This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

Eng 819.00

Harvard College Library

FROM THE FUND OF

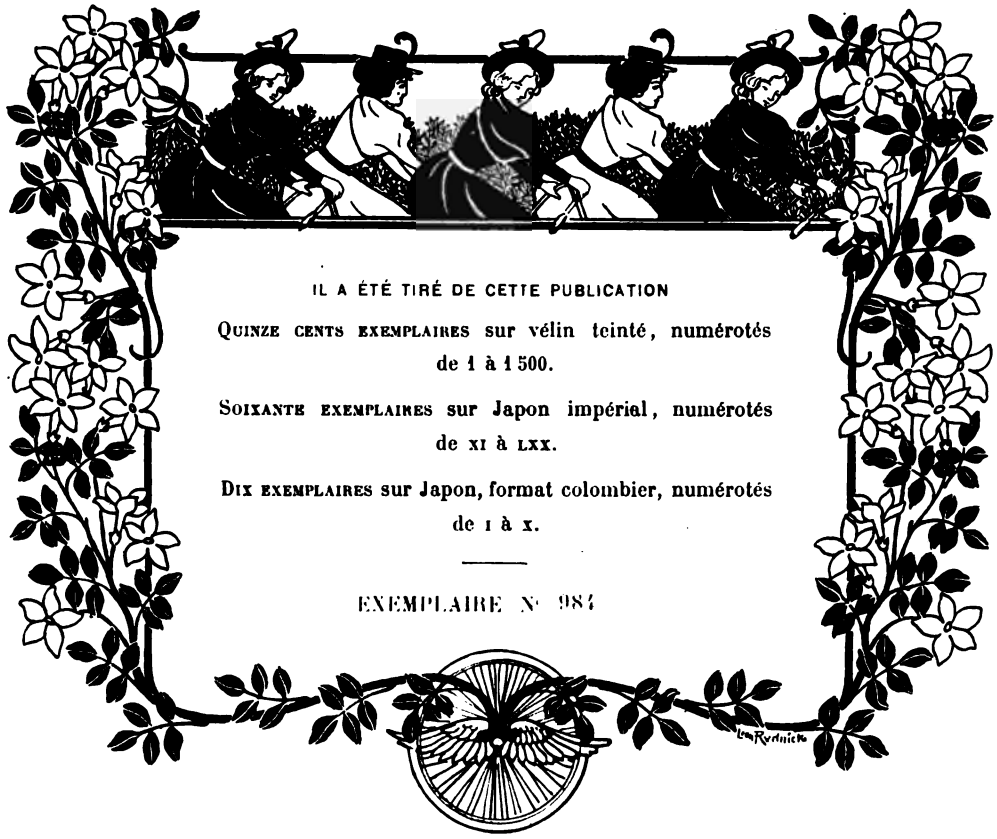
THOMAS WREN WARD,

Late Treasurer of Harvard College.

Received 18 May, 1901.

G

LA LOCOMOTION
à Travers
l'Histoire et les Mœurs



IL A ÉTÉ TIRÉ DE CETTE PUBLICATION

Quinze cents exemplaires sur vélin teinté, numérotés de 1 à 1 500.

Soixante exemplaires sur Japon impérial, numérotés de xi à lxx.

Dix exemplaires sur Japon, format colombier, numérotés de i à x.

EXEMPLAIRE N° 987

SPORTS ET TRANSPORTS

En France et à l'Étranger

LA LOCOMOTION

à Travers l'Histoire et les Mœurs

PAR

OCTAVE UZANNE

ILLUSTRATIONS DANS LE TEXTE ET HORS TEXTE

DE

EUGÈNE COURBOIN

Nombreuses Reproductions d'Estampes anciennes

PARIS

Société d'Éditions Littéraires et Artistiques

LIBRAIRIE PAUL OLLENDORFF

50, CHAUSSÉE D'ANTIN, 50

1900

Eng 819.00

HARVARD COLLEGE
MAY 12 1901
LIBRARY

Ward fund.

PROPOS AVANT-COUREURS

QUELQUES DOCUMENTS ACCUMULATEURS DE CE LIVRE
ESSAI BIBLIOGRAPHIQUE ET ICONOGRAPHIQUE

En nous attelant à cette lourde charge de *La Locomotion à travers l'Histoire*, il ne nous est point venu l'enfantine prétention de vouloir faire une œuvre complète et définitive. Aussi n'avons-nous point intitulé ce livre : *Historique des moyens de Transports, depuis les temps les plus reculés jusques à nos jours*. Tout au plus avons-nous songé à tracer un ensemble *panoramique* des différents véhicules en usage principalement en France à dater du moyen âge jusques à l'année présente qui clôt ce siècle.

Notre unique souci fut nécessairement de faire court, et, ne pouvant nous développer à loisir, — avec l'agrément des amples et fastueuses descriptions et l'art des peintures stylisées, — de donner à notre galop de course le plus de souplesse et d'élasticité possible, de façon à ne pas lasser la curiosité du lecteur bénévolement monté en croupe derrière nous.

Jamais heure, nous semble-t-il, ne fut plus propice pour la publication d'un ouvrage de ce genre, écrit avec une érudition légère et d'allure accélérée normalement appropriée à toute étude relative aux inventions cinématiques. Le sujet, en effet, se

présente si complexe et en quelque sorte si encyclopédique que cinq ou six cents gros volumes ne parviendraient pas à l'épuiser.

Ce XIXe siècle qui agonise et dont beaucoup d'écrivains contemporains, — à l'occasion de notre prochaine Exposition, — s'appliquent déjà à rédiger le prodigieux bilan littéraire, artistique et scientifique, a certainement apporté à la Locomotion, si longtemps en état stationnaire et peu progressif, un renouveau considérable et des éléments d'action si puissants qu'il est déjà permis d'envisager l'évolution prodigieuse des moyens de transports au XXe siècle et la vie singulièrement modifiée qui bientôt en sera la conséquence.

Nous avons dû ne nous arrêter nulle part, n'entrer dans aucun détail précis; ne pas nous intéresser à l'art de la carrosserie, de la bourrellerie, de la sellerie; ne stopper ni en Orient, ni au pays des traîneaux, ne nous occuper aucunement d'Ordonnances et d'Édits relatifs aux voitures privées ou publiques, ne faire que de vagues incursions dans le domaine de la littérature et des estampes; passer, éperdu, dans une course volontairement folle et forcée, avec la notion des montagnes de documents alignés, que nous étions contraint d'abandonner sur notre piste. Nous ne pouvions donner hospitalité ni à nos souvenirs de lectures ni à nos visions personnelles, avec cette sensation féroce que la moindre badauderie, la plus légère flânerie intellectuelle serait préjudiciable à la performance de notre livre, déjà si compact et que devaient grossir encore les illustrations en et hors texte dont nous ne pouvions ni augmenter ni réduire le nombre.

Certes l'histoire de la Locomotion telle qu'on la rêverait est irréalisable, quelle que soit la bibliothèque qu'on lui puisse consacrer. Elle embrasse tous les mondes, tous les temps, tous les arts, tous les usages, toutes les littératures et toutes les sciences mécaniques. Une encyclopédie formidable donnerait à peine l'inventaire des matières qui s'y rattachent, et le seul lexique des véhicules terrestres, aériens, nautiques mis en circulation à toutes époques et sur tous points du globe formerait déjà un dictionnaire difficile à manier. — M. A. Jal a publié un *Glossaire nautique*, in-4° à deux colonnes, qui ne contient pas moins de seize cents pages, bien qu'il ne soit consacré qu'à la navigation

des anciens. — Considérant à part le *Cyclisme* ou l'*Automobilisme*, bien que de récente introduction dans nos mœurs, nous constatons que ces inventions n'en ont pas moins fait naître déjà des centaines d'ouvrages ; en Angleterre, la librairie des auto-cars compte plus d'un millier de livres spéciaux, sans compter les journaux, revues et magazines.

Pour les Ballons, Gaston Tissandier a dressé une *Bibliographie aéronautique* en un gros volume grand in-8°, qui, à peine imprimé, demandait déjà des suppléments. — Que dirions-nous des voitures? — M. Joseph Grégo, à Londres, prépare sur le *Coaching* seulement une étude d'ensemble, et déjà il recule effrayé devant l'énormité des documents à coordonner et la multiplicité des gravures à *iconographier*.

Oserait-on aborder les chemins de fer en un seul ouvrage, alors que des bibliothèques entières, qui déjà défient le Bibliographe, leur sont consacrés à la fois en Angleterre, en Allemagne, aux États-Unis, en Italie et dans tous les pays du monde. Rails, locomotives, wagons, machineries, tracés des voies ont fourni matière à sept ou huit cents ouvrages, peut-être davantage.

Le regretté comte G. de Contades publiait d'autre part, sur *le Driving en France*, il y a quelques mois, une très intéressante bibliographie sportive de 1547 à 1896, qui est une source de renseignements précieux. — Nous-même, enfin, avant d'entreprendre notre course à travers l'histoire des moyens de transports, nous avons recherché nombre d'accumulateurs et avons formé un dossier tout particulier de *Documents bibliographiques*, dont il nous plaît aujourd'hui de publier la majeure partie, ne serait-ce que pour montrer combien sérieusement nous nous étions pourvu de matériaux, avant d'ériger notre petit monument.

Cet essai bibliographique sera, nous l'espérons, une sorte d'index utile à ceux qui consulteront notre livre par la suite pour y puiser des renseignements. Avec ce que nous avons dû abandonner en cours de route, ils seront à même de développer et de compléter notre étude générale à laquelle on ne saurait demander plus que ce que nous pouvions donner en quelques centaines de pages égayées d'illustrations. Nous livrons donc ce bagage bibliographique comme reliquat de provisions inutilisées :

BIBLIOGRAPHIE

Cette Bibliographie comprend les divisions suivantes :

I. Patins, traîneaux, véhicules glissants.
II. Chaises à porteurs, litières, palanquins, etc., véhicules portatifs.
III. Voitures et chars dans l'antiquité : Égypte, Assyrie, Grèce, Rome, etc.
IV. Voitures et véhicules au moyen âge, en Europe et en France.
V. Chars et carrosses de la Renaissance à la Révolution.
VI. Voitures et chars de fêtes, de cérémonies extraordinaires.
VII. Véhicules de tous ordres non publics.
VIII. Véhicules publics et payants.
IX. Véhicules étrangers à l'Europe.
X. Voitures de transports; véhicules lourds et fardiers pour charges.
XI. Les chemins de fer et les tramways.
XII. Voitures mécaniques sans chevaux.
XIII. Voitures de guerre, canons, transports, etc.
XIV. Vélocipèdes, bicyclettes, tricycles, tandems.
XV. Bibliographie générale. — Historique des véhicules. — Mélanges.
XVI. Lexique.

Nous donnons ces notes, telles qu'elles furent prises au cours de nos recherches, aussi sommairement que possible, au point de vue des indications, et sans nulle analyse

---

I

PATINS, TRAINEAUX, VÉHICULES GLISSANTS

1. *Tour du Monde.*—Traineau russe, 1862 II, 218.
2. Id. Traineau de la couronne, 1852 II, 219.
3. Id. Traineau à rennes, 1862 II, 236.
4. *Magasin Pittoresque.* — Traineau XII (1884), p. 343.
5. Id. Traineau russe XII (1844), p. 220.
6. Id. La Schlitte, traineau vosgien, XXI, p. 193.
7. Id. Traineau, VII, p. 48, IX. p. 393.
8. Id. Le traineau de la Salamandre, 1891, p. 326.
9. Sordet (Eug.). — Manuel du patineur. Genève, Paris, 1873, 12°, 1 vol.
10. Paulin Désormeaux. — Patinage et récréation sur la glace en traineaux russes, hollandais et français. Paris, 1844, 18°, 1 vol.
11. Physiologie du patineur ou définition complète des principes et des règles qui s'appliquent à l'exercice du patin, par un ancien patineur anonyme. Paris, 1862, 12°, 1 vol.
12. La *Bouyère*, traineau à voiles. *Monde illustré*, 1er semestre, 1895.
13. Traineau de nouvelle construction avec un moyen de diminuer les frottements dans les machines par M. d'Hermand. *Machines et Inventions.* Paris, 1731, 4°.
14. Vail (Trost). — L'art du patinage, 1881. (In : *Bibliographie du Patinage.*)
15. Desormeaux. — Paris, 1854, 12°, 4 pl.
16. Garcin (J.). — Le vrai patineur ou l'art de patiner avec grâce. Paris, 1813, p. 8°.
17. Physiologie du patineur, Paris, 1862.
18. Monhot (A.). — La Rinkomanie.
19. Diamantidi (M. M. D.), von Horper (C.), Wirth (M.). — Spuren auf dem Eise. Wien, 1881, 8°, 352 pp., 272 fig.
20. Van Buttingha (M. J.), Wickers. — Schaatsenridjen. La Haye, 1888, 8°, 336 pp. Intéressant au point de vue de l'histoire du patinage, 17 pl. h. t.

21. Goodman (N. et G. A.). — Handbook of fen skating. London, 1882, 8°.
22. Vanderveil (H. C.) et Witham (T.). — A system of figure skating. London, 1881, 8°.
23. Official Handbook of the national skating Association, London, 1881, 8°.
24. Crawley (Captain). — Handbook of swimming, skating, etc. London, 1882 (?) 8°.
25. Racinet. — Le costume historique, etc. *Patins*, V., pl. 327; VI, pl. 421, 422, 496. *Gazette des Beaux-Arts*, 1re série. — *Les Patineurs*, VI, 375, 376; VII, 369; VIII, 275; XII, 142, 143, 299, 366.

II

CHAISES A PORTEURS, LITIÈRES, PALANQUINS, ETC. VÉHICULES PORTATIFS

1. Chaises à porteurs (1736). *Journal de Narbonne*, p. 88-34-91.
2. Fournier (Edouard). — Le Vieux Neuf, 2e édit., Paris, 1877, 8°, 3 vol. — Chaises à manivelle, leur origine (1663), II, p. 376. — Chaise avec cheval ailé (Paris, 1819), II, p. 376.
3. Havard (H.). — Dictionnaire de l'ameublement et de la décoration. Chaise à porteurs, I, p. 668, sd.
4. Chéruel. — Dictionnaire historique des institutions, mœurs et coutumes de la France. Paris, Hachette, 16°, 2 vol. — Chaise à porteurs, I, p. 122.
5. Franklin. — La vie privée d'autrefois. — Chaise à porteurs, I, p. 38, 42.
6. Bachelet et Dezobry. — Dictionnaire de biographie et d'histoire, 10e art. Paris, 1889, 2 vol., gr. 8°. — Chaise à porteurs, I, p. 539. — Litière, II, p. 170.
7. Viollet-le-Duc. — Dictionnaire raisonné du mobilier français, 2e édit. Litière, I, p. 173.
8. Chaise à porteurs, dais, baldaquins, le *Journal des savants*, 1738, p. 441.
9. Chaise à porteurs, par l'abbé Wilin. — Machines et inventions approuvées par l'Académie, 1731, sq. 4°.

III

VOITURES ET CHARS DANS L'ANTIQUITÉ

1. Schefferus (Joh.). — De re vehiculari veterum libri II, accedit : Pyrrhi Ligorii de vehiculis fragmentum. Francofurti, 1671, 4°, 1 vol., fig. (Très intéressant frontispice et gravures).
2. Ginzrot (Johan Christian). — Die Wägen und Fahrweke des Griechen und Romer und anderer alten Völker nebst des Respannung, Zaümung und Vergierung ihrer Zug-Reit-und-last Thiere. — München, S. D. (1817), 2 vol. 4°, (nombr. planches). L'ouvrage le plus complet peut-être sur l'antiquité.
3. *Magasin pittoresque*. — *Biga* (voiture romaine), V (1837), p. 111.
4. (Delisle de Sales). — Lettre de Brutus sur les chars anciens et modernes, 1771.
5. Société des antiquaires de France. — Chars antiques. — *Bull.*, 1881, p. 295, 1889, p. 101. — Chars étrusques trouvés en Suisse : *Bull.*, 1879, p. 133 — Chars de guerre gaulois : *Bull.*, 1858, p. 103, 118. — *Bull.*, 1876, p. 116. — *Bull.*, 1877, p. 46 à 48. — *Bull.*, 1882, p. 234. — *Bull.*, 1884, p. 192. — Mémoires, XLVI, p. 99 à 111.
6. Chars trouvés à Apremont : *Bull.*, 1879, p. 270.
7. Chars trouvés à la Gorge Meillet : *Bull.*, 1879, p. 193.
8. Chars trouvés à Vilsingen : *Bull.*, 1875, p. 129.
9. Voitures de louage chez les Romains *Mém.* XXXIII, p. 159.
10. Grasset Saint-Sauveur. — L'antique Rome.
11. Voitures romaines pour le transport du vin. *Magasin pittoresque*, IV, p. 404.
12. Les chars à faux. *Magasin pittoresque*, VI (1838), p. 68, 2 fig.

13. Daremberg et Saglio. — Dictionnaire des antiquités grecques et romaines. Paris, Hachette, 1887, 4°, articles Currus, etc., (très complets).
14. Brugsch. — Geschichte Ægyptens. Chars grecs, p. 429, 431.
15. Helbig. — Das homerische Epos aus den Denkmälern erlärtert. Leipzig, 1884, p. 94 (Chars grecs).
16. Rosellini. — Monumenti dell Egitto e della Nubbia, II, pl. 122.
17. Textor et Rairsi. — Études sur les chars de guerre égyptiens. — Congrès provincial français des orientalistes. *Bull.* I, vol. II, p. 464.
18. Ramée. — La locomotion... Paris, 1856' 8°. — Histoire des voitures dans l'antiquité, p. 3 à 50.
19. Fournier. — Le Vieux Neuf, etc., 1877, 8°, 3 vol. — Voiture de l'Empereur Commode marquant les distances et les heures. I, p. 55-56.
20. Cailliaud (Frèd.). — Recherches sur les arts et métiers, les usages de la vie civile et domestique des anciens peuples de l'Égypte, etc. Paris, 1837, 4°.
21. Maillot. — Recherches sur les costumes, les mœurs, les usages religieux, civils et militaires des anciens peuples. Paris, 1804, 3 vol. 4°.

IV

VOITURES ET VÉHICULES AU MOYEN AGE EN EUROPE ET EN FRANCE

1. Lacroix (Paul). — Les arts au moyen âge et à l'époque de la Renaissance, 3e édition. Paris, Didot, 1871, gr. 8°. (Voir le chapitre Sellerie, Carrosserie, p. 3, figures intéressantes.)
2. Louandre (Ch.). — Les arts somptuaires. Paris, 1858, 4°, 2 vol. texte, 2 atlas. Renferme : Carrosses. Ce qu'ils étaient au XVIe siècle, I, p. 214. — Carrosses sous Louis XIV, II, p. 231.
3. Schultz (Alwin). — Das höfische Leben zu Zeit der Minnesinger. Leipzig, Hirzel, 1879, 8°, 2 vol.
4. Viollet-le-Duc. — Dictionnaire du mobilier français. 2e édit. Paris, Morel, 1868, 8°. I, p. 55 sq. (gravures).
5. Ramée. — La locomotion, etc. — Les voitures au moyen âge, p. 51 à 66.
6. Fournier (Édouard). — Le Vieux Neuf... etc. — Voitures mécaniques prédites par Roger Bacon au XIIIe siècle, I, p. 52-53.

V

CHARS ET CARROSSES DE LA RENAISSANCE A LA RÉVOLUTION

1. Z*** Almanach du voyageur à Paris... (1783). Paris, Hardouin, S.D. 12°, 1 vol. (*Carrosses et voitures publiques*, pp. 117, 136, 193.)
2. Anciennes voitures. (*Magasin pittoresque*, XLIII, p. 197.)
3. Boucher d'Argis. — Variétés historiques et littéraires, 1752. *Carrosses*, II.
4. Tallemant des Réaux. — Historiettes. (Anecdotes sur les carrosses dans les différents volumes.)
5. Boileau-Despréaux. — Satires, I, vers 1660. — Satires, V, vers 1665. Sur les Carrosses.
6. Lettre sur le temps auquel on a commencé en France de se servir des carrosses. *Mercure de France*, 1737, septembre, p. 1939.
7. Les justes plaintes faites au roi par les Cabaretiers de la ville de Paris, sur la confusion des carrosses qui y sont et de l'incommodité qu'en reçoit le public, par le sieur D. L. P. *Sine loco*, 1625.
8. Apologie des carrosses contenant la réponse à leurs calomniateurs. Paris, 1625, 8°. (Pièce.)
9. Les plaintes générales faites au roi contre la confusion et incommodité des carrosses. Paris, 1637, 8°.
10. Fournier (Édouard). — Le Vieux Neuf... Voiture aérienne du chanoine Desfor-

ges (1772), I, p. 12. — Id. de Hautch, (17e s.), I, p. 53. — Id. Une autre dans l'enclos du Temple (1665); celle de Blanchard (1779), I, p. 54. — Carrosse suspendu de Charles-Quint, II, p. 372. — Voitures à ressort, II, p. 372. — Berlines (leur origine), II, 374. — Charrettes moulins sous Louis XIV, II, p. 382.

11. Chéruel. — Dictionnaire historique des Institutions, etc. Carrosses, I, p. 114. — Chaise de poste, I, p. 122. *Gazette des Beaux-Arts*, Ire série : *Carrosse italien*, XII, 173.

VI

VOITURES ET CHARS DE FÊTES, DE CÉRÉMONIES EXTRAORDINAIRES, ETC.

1. Collection de voitures de la Cour de Portugal, pour détails (Voir *Illustração portuguese*). Difficile à trouver à Paris.
2. Char funèbre de Napoléon Ier. (*Magasin pittoresque*, VIII, p. 312.)
3. Char de Marie de Médicis à son entrée dans la ville d'Avignon en 1600. (Fig.) (*Magasin pittoresque*, XII, 1844, p. 144.)
4. Carrosse royal en Espagne sous Philippe V. (*Magasin pittoresque*, XXX, p. 220.)
5. Voiture de gala des rois Jean IV et Jean V de Portugal. (*Magasin pittoresque*, XLI, p. 188-189.)
6. Voiture de gala du Saint-Père. (*Tour du Monde*, 1867 I, p. 256.)
7. Carrosse du pape. (*Tour du Monde*, 1867 I, p. 180.)
8. Char du Mikado (Japon) attelé d'un bœuf. (*Tour du Monde*, 1866 II, p. 74, 78.)
9. Le char de la Vierge dans la procession du Saint Sacrement à Valence (fig.). (*Magasin pittoresque*, VIII, 1840, p. 312.)
10. Voiture de cérémonie à Constantinople (fig.). *Magasin pittoresque*, XV (1847), p. 312.)
11. Char des fiancés. (*Magasin pittoresque*, IV, p. 107.)
12. Les voitures du Sacre de Joséphine et de Marie-Louise. (*Intermédiaire des chercheurs et curieux*, XXIV, p. 856.)
13. Voltaire. — Siècle de Louis XIV. — Description de la fête du 5 mai 1664 à Versailles.
14. Michele (Giovanni), majordome du comte de Castelmaine, ambassadeur du roi Jacques II auprès du Pape Innocent IX (8 juin 1687). — Description du carrosse de gala.
15. Fournier (Ed.) — Le Vieux Neuf, etc. — Carrosse suspendu de Charles-Quint, II, p. 372.
16. Les coutumes du mariage au pays basque. — Char portant le lit nuptial. (*L'Illustration*, 1894, 1er semestre, p. 487.)
17. *Gazette des Beaux-Arts*, 1re série. — Le carrosse d'un Cardinal romain, V, 393. — Voiture du Sacre de Napoléon Ier, XXXVII, 172.

VII

VÉHICULES DE TOUS ORDRES NON PUBLICS

1. Le Char d'Eléanor. (*Magasin pittoresque*, 1884, p. 374.)
2. Tarantass russe. (*Tour du Monde*, 1861 II, p. 118; 1867 II, p. 49; 1872 II, p. 2.)
3. Télègue russe. (*Tour du Monde*, 1861 II, p. 126; 1869 I, p. 241, 327.)
4. Corricolo napolitain. (*Tour du Monde*, 1861 II, p. 198.)
5. Galera, coche de colleras, galera correo, (*Tour du Monde*, 1861 II, p. 308, 309.)
6. Tartane de Valence (Espagne). (*Tour du Monde*, 1861 II, p. 322.)
7. Tartane à Barcelone (Espagne). (*Tour du Monde*, 1869 I, p. 340.)
8. Voitures volantes de Carthagène. (*Tour du Monde*, 1872 II, 92.)
9. *Magasin pittoresque*. — Les Carrosses, III, 1835, p. 16. — Voitures turques, X (1842), p. 392, (fig.). — Phaétons, XIX, p. 340. — Voitures russes : kibitka, télègue, troski, XXI, p. 36, 37.

— Anciennes voitures, XLIII, p. 197.
10. Les assassins ou dénonciations au peuple de l'abus tyrannique des voitures. Paris, 1789, 8°.
11. Pétition d'un citoyen ou motion contre les carrosses et les cabriolets. Paris, J. Grand, 1790, 8°.
12. Les voitures à Naples (Calesso). — (Corricolo). (*Magasin pittoresque*, II, 1834, p. 257, XI (1843), p. 188.)
13. Char à voiles de Schevening. (*Magasin pittoresque*, XII (1844), p. 289.)
14. Ancien chariot servant à chauffer l'intérieur des édifices. (*Magasin pittoresque*, XVII, 1849, p. 104.)
15. Voiture et bateau combinés en aluminium. (*Magasin pittoresque*, 1893, p. 392.)
16. Voiture à voile (Son mécanisme). (*Intermédiaire des chercheurs et curieux*, XXII, p. 295.)
17. Essai d'une voiture sans chevaux. (*Intermédiaire des chercheurs et curieux*, V, p. 560.)
18. Diligence particulière, dite gondole, brevet Hébre. (*Descript. des machines et procédés spécifiés dans les Brevets d'Invention*, IX, 227.)
19. Rapport et description d'une nouvelle Capote nommée *disparaît* pour garantir de la pluie dans les voitures découvertes. (*Bulletin de la Société d'encouragement pour l'Industrie nationale*, 4°, XXI, p. 265.)
20. Mortimer d'Ocagne. — Le mail coach en France, Paris, Legoupy, 1891, 16°.
21. Le boghey renversé, ou un point de vue de Longchamps..., croquis en vaudeville par MM. Theaulon et Dartois (1813).
22. Fournier (Ed.). — Le Vieux Neuf... Paris, Carrosses inversables, II, 375. — Voiture des externats à Londres (1709), I, 288 (xviii° siècle).

VIII

VÉHICULES PUBLICS ET PAYANTS

1. Grandsire (Narratius Viator). — Vingt jours de route et généalogie historique de la famille des coches, messageries, diligences, malles-poste. Paris, 1830, 8°.
2. L'intrigue des Carrosses à cinq sous. — Comédie, p. Chevalier, 1663.
3. Trekschint. — Diligence de l'eau en Hollande? (*Tour du Monde*, 1880, I, p. 116.)
4. Liste générale des Courriers, postes, messagers, coches, carrosses, voitures et roullières de France, tant par eau que par terre, avec leurs logements, les jours qu'ils partent de cette ville et qu'ils y arrivent. Paris, 1665, 4°.
5. Un coche de terre au xvii° siècle (fig.). (*Magasin pittoresque*, XXI, p. 248.)
6. Omnibus irlandais. *Ibid.*, IV, p. 136.
7. Une diligence en Espagne. (*Magasin pittoresque*, XXI, p. 201.)
8. Les voitures publiques en 1791. — *Ibid.*, X, 1894, p. 102.
9. Regolamento per le pubbliche vetture Broughams e norme disciplinari per l'esercizio delle vetture omnibus della citta di Milano. (*Milano*, 8°, 1 broch.)
10. Hubault (E.). — Services de transport en commun à Paris et dans le département de la Seine, et service des voitures de place et de remise. — Recueil annoté de documents législatifs et administratifs, publié suivant décision du Conseil municipal de Paris, Paris, 1889, gr. 8°.
11. Compagnie générale des transports parisiens par le matériel des omnibus. — Société anonyme au Capital social de cinq millions. Paris, 1877, broch.
12. Établissement des carrosses publics dans la Ville de Paris, par lettres patentes du roi. Paris, G. Desprez (1662), 4°.
13. De par le roi, 3° route des Carrosses publics pour la commodité des bourgeois. S. l. n. d., 4°.
14. De par le roi, route du tour de Paris. S. l. n. d., 4°.
15. De par le roi, 5° route des Carrosses pour la commodité des bourgeois. S. l. n. d., 4°.
16. Les carrosses à cinq sols, ou les omnibus du xvii° (par L. J. M. Monmerqué). Paris, Didot, 1828, 12°.
17. Requête des fiacres de Paris contre les cabriolets, 1768, par J. H. Marchand (poésie).
18. Réponse des cabriolets à la requête des fiacres. (Signé : Daminville), 1768 (poésie).
19. Les omnibus. Premier voyage de Cadet

la Blague de la place de la Madeleine à la Bastille et retour. Paris, Chassaignon, 1828, 18°.
20. Réflexions d'un patriarche sur les voitures dites omnibus. (Signé : NOGARET, FÉLIX), 1828 (poésie).
21. Le triomphe des omnibus. Poème héroï-comique, 1828.
22. Les dames blanches ou le tribut de la scène des Beaux-Arts. (V. L. de COTIGNAC). Paris, Le Roi, 1829, 16°.
23. Les omnibus de Paris. Dessin par ANDRIEUX. (Titre et dessins imprimés pour « Paris omnibus » de la Collection des « Petits Paris ».
24. Les omnibus de Paris et leur alphabet, par un conducteur lettré de leur administration. Paris, E. Thunot, 1858, 12°.
25. DENIAU (GEORGES). — Les chevaux et l'organisation des services publics de voitures en Russie. (Notes de Voyage). Paris, Legay, 1889, 8°.
26. REVEL. — L'omnibus. Fantaisie en vers libres. Paris, Ollendorff, 1886, 16°.
27. Almanach du voyageur à Paris... par M. T... (1783). Paris, Hardouin, 12°. Voir : Bureau des messageries, p. 117 ; fiacres, 163 ; carrosses, 136 sq.
28. Portefeuille économique des machines : de l'outillage et du matériel, 1856 à 1875. Paris, Baudry et Cie fol., (20 vol.). — Nouveau type d'omnibus de la ligne Bastille-Madeleine, 1868. 7. — Omnibus dit Bourgeois, 1868, 8.
29. Description des machines et procédés spécifiés dans les Brevets d'Invention. Paris, 1811, sq. — Voiture publique destinée au service de la malle en usage en Irlande. Brevet de MM. Scully et Luynes, IX, p. 172. — Voiture avec cabriolet derrière et devant, pouvant contenir treize voyageurs, et cabriolets à 2, 4 et 6 places appelés Mercures ailés, pour le service des environs de Paris, brevet Berkem, X, p. 113. Construction de voitures à 18 places et à 4 roues, dites parisiennes. Brevet Berkem, X, p. 134.
30. Brevets d'invention, de perfectionnement et d'importation... Voiture publique appelée par l'auteur Vélocifères parisiens. Brevet Baron de Sabardin (1819). — Nouveau genre de voitures publiques inversables. Brevet Jouanne de Cailly.
31. Mise en circulation d'un nouveau modèle de voitures (Omnibus). (*Société de l'hist. de Paris et de l'Ile-de-France*, VI, 30, 92).
32. Fiacres (Ibid. *Bulletin*, I, 49).
33. Sur les omnibus (*Revue encyclopedique* Larousse, 1896, p. 497, sq.).
34. Les voitures et les rues de Paris. (*Magasin pittoresque*, XIX, 1851, p. 118.
35. FOURNIER (ÉDOUARD). — Le vieux neuf. Histoire ancienne des inventions et découvertes modernes, 2e édit. Paris, Dentu, 1877, 8°, 3 vol. — Carriole. Ce que c'est au XVIIe siècle, II, p. 18 (note). — Carrosses en carton (XVIIIe siècle), I, 330, 331. — Carrosses à cinq sous de Pascal (1662), II, p. 37-47. Dorure et vernissure des carrosses, II, 377.
36. SAINT-SIMON. — Mémoires, I, p. 206, 214, 276. II, p. 477. III, p. 43. IV, 16 et sq. XIII, 366. XIV, 8-10.
37. LA BRUYÈRE. — Caractères. — Carrosse, I, p. 291.
38. FRANKLIN (A.). — La vie privée d'autrefois. — Carrosses, I, p. 38, 41, 86, 90, 188, 192, 207, 208.
39. BACHELET et DEZOBRY. — Dictionnaire général des lettres et des beaux-arts, 4e édit. Paris, 1876, 2 vol. gr. 8°. — Fiacres, I, p. 882-883. — Omnibus de Paris, II, p. 1338-1339.
40. — Messageries et voitures publiques. Code Voiturin, ou recueil des édits, déclarations, lettres patentes, arrêts et règlements concernant les fonctions, droits, privilèges, etc., tant des Messagers Royaux que de ceux de l'Université de Paris, et autres voituriers publics. Paris, 1748, 2 vol. in-4, formant ensemble 1525 pag. rel. v. m. 10 fr. — Recueil important de tout ce qui a trait aux messageries et voitures publiques à Paris et en France, depuis l'an 1200, jusqu'en 1748. On y trouve des lettres patentes et mandements fort intéressants de Philippe le Bel, Philippe de Valois, des rois Jean, Charles V, Charles VI, Charles VII, Louis XII, et de leurs successeurs, jusqu'à Louis XV. — Voici les sujets principaux sur lesquels on trouve des détails et renseignements intéressants dans ce volumineux ouvrage : Coches et carrosses. — Coches d'eau. — Courriers. — Lettres de voitures. — Loueurs de carrosses, de chaises et de chevaux d'attelage. — Loueurs de chevaux de selle et de bât. — Maitres des postes. — Messagers de l'Université. — Messagers royaux. — Ports et prix des places. — Voitures de la Cour, etc.

IX

VÉHICULES ÉTRANGERS A L'EUROPE

1. Bachelet-Dezobry. — *Dictionnaire.* Palki Ghari (Calcutta), 1861 II, 2.
2. Moyens de transports à l'isthme de Suez, 1863 II, 22.
3. Tartane de Malabar, 1863 II, 35.
4. Stage des États-Unis, 1863 II, 86.
5. Véhicules à Suez, 1864 II, 187.
6. Dâk Dâk ghari (Inde), 1868 II, 187.
7. Voiture à Madras, 1869 I, 59.
8. Tartane de Surate, 1871 II, 231.
9. Rutt attelé de bœufs blancs (Inde), 1871 II, 236.
10. Rutt, 1872 II, 146.
11. Arba (Asie centrale), 1873 I, 194.
12. Tchôpaya attelé de zèbres (Asie), 1873 II, 335.
13. Dâk (Malabar, Saïgon), 1873 II, 342, 370.
14. Kango et Jinrikiska (Japon), 1879 II, 407, 414.
15. Araba géorgienne, 1882 I, 227, 394.
16. Brouette de voyage en Chine, 1860 I, 153.
17. Araba d'Arménie, 1860 II, 105.
18. Voiture de louage à Pékin, 1864 II, 34.
19. Redjeré, cacolet turcoman, 1865 II, 58.
20. Brouette-omnibus à Pékin, 1876 I, 361-367.
21. Voiture de louage à Pékin, 1876 II, 231.
22. Suttertchopaya, grand fourgon (Inde), 1872 II, 162.
23. *Magasin pittoresque.* — Chariot de cultivateur à Khosrovak (Perse), XX (1852), p. 408.

X

VOITURES DE TRANSPORT, VÉHICULES LOURDS

1. Feutrey (A. A.). — Essai sur la construction des voitures à transporter les lourds fardeaux dans Paris. 1781, 8°.
2. Stratton (E. M.). — The World on Wheels : Carriage and their association. New York, 4°.
3. Nouveau mode de transport rapide et économique des marchandises. (*Magasin pittoresque*, XLII, p. 188.)
4. Evrard (Louis). — Les moyens de transports dans les mines, les usines, etc. Paris, 1873-74, 8° fol., 2 vol., 1 all.
5. Bachelet et Dezobry. — Dictionnaire général des lettres et des beaux-arts, 4e édit. (1876). — Messageries, II, p. 1241-42. — Roulage, II, p. 1595. — Machines et Inventions approuvées par l'Académie royale des Sciences depuis son établissement... dessinées et publiées par Gallon. Paris, 1731 sq., 4°.
6. I. — Machine pour traîner des fardeaux, p. Perrault, fig. 1), p. 31.
7. Binard pour transporter de gros fardeaux, par Cusset, 95.
8. IV. — Tombereau qui se charge et qui marche par le moyen du vent, 43.
9. Machines pour transplanter de grands arbres par le P. Sébastien (1724), 107. — Id. par le marquis de Coetnisan (1724), 109. — Id. 111.
10. Tombereau qui se charge par le tirage d'un cheval, par Du Quet (1733), 115.

XI

LES CHEMINS DE FER ET LES TRAMWAYS

1. Description des machines et procédés spécifiés dans les brevets d'invention, de perfectionnement. — Chemins de fer et moyen de transport par MM. Henderson et Chabannes, III, p. 83.
2. *Bulletin de la Société d'Encouragement pour l'Industrie nationale*, 4°. — Note sur les chemins de fer, XVI, p. 247. — Id., XVII, p. 255.
3. *Magasin pittoresque*, gr. 8°. — Des chemins de fer (fig.), II (1834), p. 27-61, III, (1835), p. 214. — Chemin de fer de Paris à Saint-Germain, IV (1836), p. 35, V, 1837, p. 388. — Nouveau sys-

tème de chemin de fer-train articulé, XIV, 1846, p. 387. — Origine de la Machine à vapeur, XVII, 1849, p. 218. — Chemin de fer atmosphérique de New-York, XLVII, p. 168. — Chemin de fer du Righi, XLIV, p. 220, 221. — Tramways à vapeur à Paris, XLVII, p. 113. — Premiers chemins de fer français, 1887, p. 139. — La locomotive, 1887, p. 312. — Les chemins de fer à rails en bois dans l'antiquité, 1889, p. 27. — État des chemins de fer français, 1889, p. 303. — Chemin de fer glissant, 1889, p. 319. — Tramway funiculaire de Belleville, 1889, p. 318. — Chemin de fer des Moulineaux, 1890, p. 75, 87. — Chemin de fer à navires, 1890, p. 380. — Le chauffage des wagons, 1891, p. 4. — La manutention mécanique des wagons, 1891, p. 224. — Le chemin de fer économique de la Mellacorée (Niger), 1891, p. 273, 291, 322. — Les figures symboliques sur les wagons à voyageurs, 1892, p. 146. — Une nouvelle locomotive, 1892, p. 35. — Tramways électriques, 1893, p. 74. — Locomotive électrique, 1893, p. 34, 1894, p. 227. — Un chemin de fer en bois, 1895, p. 331. — Les nouveaux tramways électriques de Dijon, p. 99. — Locomotive-locomobile, 1896, p. 10. — Les tramways marins, 1896, p. 204. — Tramway pour partie de plaisir, 1896, p. 221.

4. Chemin de fer flottant à locomotive sphérique. (*Intermédiaire des chercheurs et curieux*, V, p. 599.)

5. Lavoinne (E.), Pontzen (E.). — Les chemins de fer en Amérique.

6. Schwaebe (H.). — Étude sur les chemins de fer anglais, trad. par A. Huberti et A. Habets. Paris, 1872, 1 carte.

7. Serafon (E.). — Les tramways et les chemins de fer sur route. Paris, 1882, 12°, fig.

8. Thouvenot (Ch.). — Notice sur une machine locomotive à fortes rampes de grande puissance. — Saint-Nicolas (Meurthe), 1865, 1 p.

9. Railways. — An Account of their origin. — Religions tract. Soc. Lond., 1840, p. 32.

10. *La Nature*, de Tissandier, etc. — Traction à vapeur Bollé, 1875, II, 383. — Locomoteur Agudio pour la traversée des montagnes par les voies ferrées, 1879 II, p. 311. — *Wagons* de chemin de fer américain, 1873 I, p. 69. — 1874 II, 238. — Nouveau, anglais, 1882 II, 287. — Ambulances, 1873 I, 140. — Restaurants en Angleterre, 1879 II, 411, — à voiles aux E.-U. A., 1878 I, 369. — Omnibus et tramways parisiens : 1880 I, 131. — Chariot glissant sur rail avec plaque tournante (reproduction d'un dessin de la Collection des Archives, montrant la disposition du jeu de la roulette... sous Louis XIV, 1881 I, p. 240). — Locomotives à air comprimé, 1880 I, 278. — De New-York, 1882 II, 33. — A vapeur, routière, 1873 I, 360. — La plus grande des, — 1874 II, p. 270. — Les premières, 1874 II, 319. — Sans fumée et sans feu, 1874 II, 314. — Monstre, 1875 II, 206. — Américaines et françaises, 1880 II, 171.

11. Deghilage et Movandière. — Les locomotives à l'Exposition de Vienne en 1873. — Notice..., Paris.

12. Girard (L. D.). — Notice sur le chemin de fer glissant à propulsion hydraulique. Paris, 1889, 8°.

13. Lavoix et Poutzen. — Chemins de fer à voie étroite et tramway. Paris, 8° et fol. pl.

14. Desbrière. Études sur la locomotive au moyen du rail central.

15. Denizet (E.). — Note sur les tramways électriques de Marseille et base d'une comparaison des différents systèmes de traction mécanique des tramways. Paris, Baudry, gr. 8°, 5 pl.

16. Fournier (Ed.). — Le Vieux Neuf. — Voiture à vapeur d'Olivier Evans, sur les routes pavées (1780), I, p. 235, note.

17. Petiet (Jules). — Notice sur les trois types de locomotives exposées (Exposition de Londres, 1862). Paris, 1862, 8°, 1 broch.

18. Serafon (E.). — Les tramways, les chemins de fer sur routes, les automobiles et les chemins de fer de montagne à crémaillère. — Nouv. édit. p. H. de Graffigny. J. B. Dumas. Paris, Bernard, 8°, 2 vol. (1898).

19. Godfernaux (Raymond). — La traction mécanique des tramways. — Étude des différents systèmes. — Comparaison et prix de revient. — Paris, Baudry (1898). 1 vol. 8°. — On y trouve la description technique des systèmes suivants : Serpollet (à vapeur). — Lam et Franck (vapeur comprimée). — Mekarski (air comprimé). — Tramway à gaz. — Tramway à câble (funiculaire). — Tramways électriques (à trolley;

câble aérien). — A conducteurs interrompus, plots (Système Clares Vuilleumier.
20. Chemin de fer. — Système Agudio (Saint-Gothard).
21. JOANNE. — Atlas historique et statistique des chemins de fer français. Paris, 1859, 4°, 1 vol.
22. GUILLEMIN (AMÉDÉE). — Les chemins de fer. Paris, 1867, 12°, 1 vol. (Bibl. des Merveilles).
23. GIRARD (L. D.). — Le chemin de fer glissant à propulsion hydraulique. Paris, 1867, 12°, 1 vol.
24. Société des ingénieurs civils... Tables générales des matières de 1848 à 1884. (*Bull.*) Paris, 8°. — Constructions et wagons de chemins de fer : 1853, p. 355, 372. — A deux étages, par MM. ROBERT, LOVE et VIDARD, 1869, p. 219, 229, 250, 501. — A voyageurs du chemin de fer de l'Est (Nouvelles), par M. J. GAUDRY, 1869, M. 445, 525. — A voyageurs (Types comparés de) en usage en Europe et en Amérique, par M. VIDARD, M. 1870, p. 292. — Chemins de fer en Allemagne (Chauffage des), par M. DALLOT, 1872, p. 650 ; 1873, p. 83. — Chauffage des chemins de fer, système WEIBELL et BRIQUET, par M. BERGERON, 1873, p. 218, etc., etc. MAX DE NANSOUTY. — L'année industrielle et inventions nouvelles en 1897. Paris, Juven S. D. (1878) p. 8°, fig. — Chapitre Ier. — Les ascenseurs ; les tramways ; les chemins de fer... paragraphes 1 à 7.
25. *The American Railway*, its construction, development, management and appliances by Thomas Curtis Clarke, John Bogart, P. Alexander, Frances Adams, Horace Porter, etc., etc., New York, Scribners' son, 8°, 1893.

XII

VOITURES MÉCANIQUES SANS CHEVAUX

1. FARMAN (Dr). — Les automobiles, voitures, tramways et petits véhicules, avec une préface par le baron Zuylen de Nyerdt. Paris, Fritsch, 1896, 18°.
2. CLARCK (Dr KINNEAR). — Tramways, construction et exploitation. Historique, trad. de l'angl. par O. DUCHEMIN. Paris, 1880, 8°, 1 vol. atl.
3. Les tramways. Historique. Traction animale. Traction mécanique, etc. (Anonyme) Paris, 1876, 12°.
4. Voiture mécanique du XVIIe siècle. *La Nature*, 1880 II, p. 160.
5. VIGNES. — La traction mécanique des tramways. Paris, 1894, 8°.
6. LOCKERT (LOUIS). — Traité des véhicules automobiles, II. — Les voitures à vapeur, III. — Les voitures à pétrole. Paris, 1896, 16° (fig.).
7. *Revue scientifique* : 1895 2. — Voitures automobiles, p. 250, 699.
8. *La Voiture de Demain, Histoire de l'Automobilisme*, par John Grand-Carteret, 8°, Charpentier, 1898. — On trouvera dans ce livre, pages 413 à 420, une Bibliographie d'Ouvrages français assez récents sur l'automobilisme qui nous dispensera de reproduire ici environ 32 livres importants et un nombre assez considérable de Revues et Journaux spéciaux tant français qu'étrangers.

XIII

VOITURES DE GUERRE. — CANONS. — ARTILLERIE

1. MIGOUT (J.-C.), BERGERY (C.-L.). — Essai sur la théorie des affûts et des voitures d'artillerie. Paris, Levrault, 1836, 8°, 1 vol.
2. GROBERT (J.). — Observations sur les voitures à deux roues pour l'usage du commerce et le service du canon de bataille. Paris, 1797, 4°, 1 vol.
3. Brouette militaire. (*Magasin pittoresque*, XLVII, p. 344.)
4. Platica manual de artilleria en laqual se tracta de la excelencia en el arte militar, y origen de ella, y de las maquinas con que los antiguos començaron a usarla, de la invencion de la polvora, y artilleria, de el modo de

condizirla, y plantarla en qualquiere empresa. Fabricar lar minas para bolar las fortalezas... por Luys Collado, nat. de Lebrixa. Milano, Pabl. Got. Poncio, 1592, fol. fig. sur bois.

5. Robert (L.). — Catalogue des collections composant le musée d'artillerie en 1889. Paris, Imprimerie nationale, 1890, 8°, V (Artillerie).

6. Demmin (Aug.). — Guide des amateurs d'armes et armures anciennes. Paris, Renouard, 1869, p. 8°, 1 vol. — Le Canon, p. 517, sq. n°s 11, 13, 17, 24, 25, 26, 28, 29, 32, 33, 34, 35, 39, 40, 41, 42, 43, 47, 54 (effig.), ribaudequin (fig.). (L'édition allemande 12°, renferme quelques nouvelles figures.)

7. Racinet. — Le costume historique, Canon, Guenon, IV, pl. 220, 255, 257, V, p. 384. (Artillerie de campagne, 1745.)

8. Challamel (Augustin). — Mémoires du peuple français depuis son origine à nos jours. Paris, Hachette, 1865-1866, 8°, 8 vol., V. (Artillerie sous François Ier, p. 86, 87, 88, 89.)

XIV

VÉLOCIPÈDES, BICYCLES, TRICYCLES, TANDEM, ETC.

1. Les vélocifères, comédie-parade en un acte, par MM. Dupaty, Chazet et Moreau, 1804.

2. *La Nature.* — Unicycle et les avantages du vélocipède en général, 1881 II, p. 346, 386. — Fabrication des vélocipèdes en Angleterre : 1882 I, p. 375. — Les vélocipèdes sur les voies ferrées, 1882 II, 416. — Aquatique du capitaine Lundbooo : 1881 II, 273. — Electrique Trouvé : 1881 I, 318. — Monocycle Rousseau : 1881 II, 383. — Vélocipède nautique Crocé-Spinelli : 1875 II, p. 337. — Nautique Joubert, 1875 II, 337. — Sphérique, 1882 I, p. 207. — Jackson, 1881 II, p. 346, 386. — A vapeur Parkins, 1882 II, 144. — Perreaux 1882 II, 144.

3. L'origine du vélocipède : *Intermédiaire des chercheurs et curieux*, XVIII, p. 422, 505, 557, 589, 624, 648, 691. XX, p. 205, 303. XXI, p. 18. XXII, p. 519.

4. de Baroncelli. — La vélocipédie pratique. Paris, 1885, 12°.

5. Zamacoïs. — La vélocipédie à travers les âges. Paris, 1893, 8°.

6. Dubois (Th.). et Varennes (H.). — Tous cyclistes ! Traité théorique et pratique de vélocipédie. Paris, Garnier, 1894, 12°.

7. Pontet (Léon). — Merveilleuses aventures d'un véloceman. Dessin de Froment. Paris, 1894, gr. in 8°. (Récit humoristique et fantaisiste ; curieuses compositions.)

Vélocipèdes à deux et trois roues de la Compagnie parisienne, 1870-13, p. 14.

Vélocipèdes de chemin de fer, 1870, p. 30. In : *Nouvelles annales de la construction*, 1855-1875, fol.

Lockert (Louis). — Traité des véhicules automobiles « Les Vélocipèdes ». Paris, 1896, 16°, 1 vol.

Racinet. — Le costume historique : Canon, quennon, IV, pl. 220, 255, 257. — V, p. 384. (Artillerie de campagne, 1745.)

Challamel (Aug.). — Mémoires du peuple français depuis son origine jusqu'à nos jours. Paris, Hachette, 1865-1866, 8°, vol.

Collection Bixio. (Bibl. Nat. Estampe I d. 21°.

XV

BIBLIOGRAPHIE GÉNÉRALE
HISTOIRE DES VÉHICULES. — MÉLANGES

1. Anthoni (G.). — Conférence-visite sur la voiture. Roues, essieux, ressorts, avant-trains, dispositions nouvelles. (Conférences-visites à l'Exposition universelle de 1889. Association amicale des anciens élèves de l'École centrale.) Paris, L. Maine, 1890, 8°, 1 vol. p. 99 sq.

2. Wismes (Baron de). — Les chars aux diverses époques. Paris, Picard, 1893, broch. 8°.
3. Deharme (E.). — Les merveilles de la locomotion. Paris, Hachette, L. D. 16°, 1 vol. p. 77, fig.
4. Garsault. — Traité des voitures, pour servir de supplément au nouveau parfait maréchal, avec la construction d'une berline nouvelle nommée inversable. Paris, 1741, 4°, fig.
5. Dictionnaire de la conversation et de la lecture. Paris, 1837, 8°, XXXV, p. 330 331, article Locomotion.
6. Les voitures à l'Exposition de 1889. (*Gazette des B.-A.* 3e période, II, p. 547.)
7. Encyclopédie des gens du monde. Répertoire universel des Sciences, des Lettres et des Arts. Paris, Treuttel et Wurtz, 1844, 8°, XXII, article Transport, p. 237 sq.
8. Encyclopédie du XIXe siècle, 4e édition. Paris, 1876, gr. 8°, XLVIII, article Voiture.
9. Ramée (Dan.). — La locomotion. Histoire des chars, carrosses, omnibus et voitures de tous genres. Paris, Amyot, 1856, 12°.
10. Thomas et Gastellier. — Le carnet du peintre en voiture. 2e édit. Paris, 1869, 4°.
11. Arlot. — Guide complet du peintre en voiture. Paris, 1860, 8°.
12. Guillon (Amable). — Méthode de l'architecte en voitures. Paris, 1856, 4°.
13. Lebov (Louis-Anat.) et Malepeyre (F.). — Nouveau manuel complet du charron et du carrossier, par Lebrux, nouvelle édition par... Paris, Roret? 1851, 18°. Épuisé.
14. Brice (Th.). — Rapport au général Morin... sur l'enseignement technique de la construction des voitures. Paris, 1874, 8°.
15. Guillon (Amable). — Traité complet du tracé général de tout l'équipage, concernant le charron carrossier. Paris, 1856, 4°.
16. Charpentier (Chrys.). — Traité de menuiserie à l'usage des Carrossiers. Paris, 1856, 8°.
17. Anthoni (G.). — La Carrosserie à l'Exposition Universelle de 1878. Paris, 1879, 8°.
18. Rous (Michel). — Charronage, carrosserie et sellerie. Paris, 1884, 8°.
19. Bullet. — Sur l'origine des carrosses. Collection Leber, X, p. 481, 510.
20. Desaguliers (J. R.). — Cours de physique expérimentale, trad. de l'angl. par le R. P. Pezenas. Paris, J. Rollin, 1751, 4°, 2 vol.
21. Agricola (Georg.). — De re metallica libri XII... Basileæ, 1556, fol. (fig.)
22. Conservatoire des Arts et Métiers. — (Voitures nomades. Plusieurs modèles de voitures de différentes espèces.)
23. Description des machines et procédés spécifiés dans les Brevets d'Invention... Paris, 1811, sq., 8°. — Voiture sans essieux, brevet Weber, IV, p. 117. — Moyen d'entretenir la fraîcheur dans les voitures ou d'y porter de l'air chaud, brevet Alacré, VI, p. 148. — Voiture appelée passe-partout, brevet Guillon, VII, p. 82. — Id., brevet Thilorier, VII, p. 206. — Voitures appelées Vélocifères, brevet Chabannes, VII, p. 258, 263. — Voitures de voyage, construction particulière, brevet Plant, IX, p. 356.
24. — Brevets d'Invention, de perfectionnement et d'importation délivrés en France depuis 1791... — Voitures, calèches et chariots, brevet 1814, Calderon. — Voitures et berlines, brevet Poisnel, 1814. — Voitures nommées pataches volantes, brevet Berlioz, 1806. — Voitures à deux roues, brevet Toulouse, 1818. — Voiture nommée « Voiture à croix », brevet Thilorier, 1818. — Voitures à deux roues sans soupente, brevet Blondel, 1818. — Voiture dite la Gaillarde prenant toute forme, brevet Gaillard, 1820. — Voiture pour le transport des malades, brevet Tranche-la-Hausse, 1821.
25. Boileau (Estienne). — Le livre des Métiers..., édit. publiée dans l'Histoire générale de Paris par René de Lespinasse et Franç. Bonnardot, Paris, 1879, 4°. — Titre VII. Del conduit de tous avoir qui conduits doivent à Paris, p. 250, sq.
26. Schoenbeck (Rich.). — Reiten und Fahren. Anleitung z. Kenntniss des Pferdes und zu. seinen Gebranch. unter dem Sattil und in Zuge. 2e Auff. Berlin, Parey, 1892, 16°.
27. Berjeau (Ch.). — The Horses of Antiquity, middle age and renaissance from the earlist monument by to the XVIe Century. London, Dulau a. Ce 1864, 4°.
28. Ehrlich (Jos.). (Lud. Ph. Hahn). — Ueber die Gebranch und Nutzen verjüngter Wagen bei dem Fruchthandel, nebst

Anweisung zu deren Verfertigung. Francfurt, 1798, 8°.
29. Corbett (Coe. Edw.). — An old Coachman's Chatter London, Bentley.
30. Thistam (W. Outram). — Coaching, days and coaching way. nouv. édit., London.
31. Hawarth (Capt. M. E.). — Road Scrapings coachs a. coaching.
32. Malet (Cpt). — Annals of the road. Longman, 8°
33. Thrupp (G. A.). —History of coach. Herby a. Endean, 8°, illust.
34. Ware (J. de). — The coachmaker's Handbook. Philadelphia, 12°.
35. Vittenet (René). — Nouvelle méthode pour la peinture en voitures... Couleurs, vernis, etc. Sainte-Menehould, 1892, 8°.
36. Maigne. — Dictionnaire classique des origines, inventions et découvertes dans les arts, les sciences et les lettres — Paris, A. Boyer. S. D., 12° 1 vol. — Voir les articles : Carrosses, chaise, chemin de fer, barotrope, diligence, fiacre, malle-poste, omnibus, patin, trirote, vélocipèdes, vélocifère...
37. Verbet-Dumesnil. — Police du roulage, nouveau Code théor. et prat. Paris, 1857, 8°.
38. Guilbon. — Traité de la police du roulage. 1857, 8°.
39. Belèze. — Dictionnaire universel de la vie pratique. Législation moderne : Voitures particulières et publiques, p. 1856, sq.
40. Racinet. — Le costume historique, 500 pl. avec notice explicative. Paris, fol. (Les moyens de transport français et étrangers y sont représentés.)
41. Quicherat. — Histoire du Costume en France... Paris. — Carrosse, 420, 454, 471, 472, 476, 505, 506, 507. — Chaise à porteurs, 506. — Chariot, 506. — Cabriolet, 506. — Char, char branlant, 471. — Coche, 471.
42. Voltaire. — Œuvres. — Carrosses. — Quand l'usage en commença à Paris, XIV, 504. — Comment ils ont contribué à la tranquillité de Paris, XXXII, 602. — Coche. Il n'y en avait que deux à Paris du temps de François Ier, XII, p. 243.
43. Larousse. — Grande Encyclopédie... (Mots divers.)
44. Lamirault. — La Grande Encyclopédie. — Carrosserie. — Chaise à porteurs. — Chemins de fer, litière. — Nouvelle table des articles contenus dans les volumes de l'Académie royale des Sciences de Paris, 1666-1770, dans ceux des Arts et Métiers... et dans la collection Académique par M. l'abbé Rozier. Paris, Ruault, 1776, 4°, IV, p. 197, sq.
45. Voitures. — Observation sur un nouvel odomètre appliqué aux voitures, présenté par M. Meynier. A. D. S., 1724, H. 96.
46. Observation sur la perfection des voitures à quatre roues, par M. Dupin de Chenonceau. A. D. S., 1753... hi 301.
47. Observation sur une voiture qui garde toujours une situation horizontale, par M. Berthon... A. D. S., 1763. II. 147.
48. Observation sur une voiture ou chaise propre à passer sans danger dans les plus mauvais chemins, par M. Berthon. A. D. S., 1766, II., 159.
49. Carrosse inversable de M. de la Chaumette, 1715, p. 61.
50. Chaise de poste inversable, 1716, p. 97.
51. Chaise roulante, par M. Maillard, 1731, p. 173.
52. Autre chaise roulante, par le même, 1731, p. 171.
53. Chaise de poste dont on peut faire un phaëton, par M. Le Lièvre, 1732, p. 3. In : Machines et inventions approuvées par l'Académie royale des Sciences depuis son établissement... dessinées et publiées par M. Gallon. Paris, 1731. sq., 4°.
54. Challamel (Aug.). — Mémoires du peuple français depuis son origine à nos jours. Paris, Hachette, 1865, 1866, 8°, 8 vol. —Moyens de transports pour les hommes et les choses, I, p. 384-386. — Postes, voitures de marchandises et de luxe, II, p. 188-190.
55. Lacroix (Paul). — XVIIe siècle : Institutions, usages, coutumes : Paris, 1880, gr. 8°.
56. *Revue Britannique*. — Paris, 8°, 1877, (août). Histoire des carrosses, p. 516. — 1878 (mai). Carrosserie, diligences, tramways, p. 101-128. — 1852 (janvier). Les omnibus de Paris p. 126-147. — 1833 (avril). Les routes et les voitures publiques en Angleterre, p. 189-226. — 1828 (février). Traineaux attelés de chiens au N.-O. de l'Amérique, p. 365. — 1874 (sept.). Les voitures de Paris, p. 89-110. — 1874 (novembre). Les voitures et les cochers de Londres, p. 101-110. — 1878 (mai). Carrosserie, diligences, p. 101-128. — 1827. (déc.). Diligence à vapeur. —

1864 (juillet). Voitures et chevaux à Londres, etc., etc.

57. DELAMARRE (RIC.). Le clerc du Brillet. Traité de la police où l'on trouve l'histoire de son établissement... Paris. — 1705-1738, fol., 4 vol. — IV : Livre VI. De la voirie. — XII. Des voitures en général. — XIV. Des Postes et Messageries.

XVI

LEXIQUE DES NOMS DE QUELQUES VÉHICULES

A

Apenès (Grèce).
Araba (Asie Mineure).
Arcea (litière rom.).
Automobile.

B

Banaste.
Banne.
Basterna. Basterne.
Bastardelle.
Benne, Benna, Benate, Benaton.
Berline.
Biga ou Bige (Rome).
Bicyclette.
Binard.
Bockei. Boghey.
Bouyère.
Break.
Brouette.
Brouette - omnibus (Chine).
Britschky.
Brougham.

C

Cabriolet.
Cacolet.
Caïque.
Calèche.
Calèche anglaise.
Calessin (Naples).
Camion.
Canattrés.
Cango.
Caravanes.
Carres.
Carriole.
Carroche.
Carrosse.
Carretta.
Carruca. Carrucha.
Carpentum.
Casse-cou.
Chaise.
Chaise de poste.
Chaise roulante.
Chaise à porteurs.
Char.
Char à bancs.
Char de guerre.
Char funèbre.
Char de course.
Chariot.
Charrette anglaise.
Charrette irlandaise.
Charrette.
Chaupal.
Chien de Mise.
Chimaraxium.
Cisium.
Clabulare.
Coupé.
Coureuse.
Covinus.
Coche.
Corricolo.
Coucou.
Curres (xve s.).
Currus triumphalis, eburneus.

D

Dâk Dâk ghari.
Dâk.
Dame blanche.
Daumont.
Decem jugis.
Désobligeante.
Diable.
Diligence.
Doggart. Dog-cart.
Doli.
Dormeuse.
Drowsky.
Draisine.

E

Essedum.

F

Fardier.
Ferculum.
Fiacre.
Fourgon.

G

Galera (Espagne).
Gondole.
Guigne.

H

Hackerry.
Hacquet.
Harmamaxa.
Hobby-Horse. (Draisienne anglaise).

I

Inspection-Car.

J

Jalledare.
Jardinière.
Jinrikiska (Japon).

K

Karrasche.
Kango (Japon).
Karik.
Kibitka.
Ki-li-Kou.

L

Landau.
Landaulet.
Lectica.
Londau.
Litière.

M

Mail coach.
Malle-poste.
Mercure ailé.

N

Narta (Esquimaux).
Narkes (traineaux russes).
Norimono.

O

Omnibus.

P

Palanquin.
Panier.
Patache.
Patin?
Patri Ghani.
Pere-Kladna.
Petoritum.
Phaéton.
Pilentum.
Plaustrum.
Ploxenum.
Pot de chambre.

Q

Quadriga.
Quarrada.

R

Rheda meritoria (Rome).
Roca.
Roullière.
Rutt (Inde).

S

Sannka (der Kamtchadales).
Sarracum (Rome).
Schlitte.
Sirpea.
Starge.
Stanhope.

T

Tactravan (Mogol).
Tape-cul.
Tapisserie.
Tandem.
Tarantass.
Télégraphe.

Tender.
Télègue.
Tchopaya.
Thensa ou tensa.
Tilbury.
Tombereau.
Tramway.
Triga.
Troski.

V

Veredarius.
Vélocifère.
Velocipèdes.
Vézoks.
Victoria.
Vource (vourste).
Vis-à-vis.

W

Wagon.
Wagonnette.
Whirlicote (Angleterre).

BIBLIO-ICONOGRAPHIE

ENTRÉES SOLENNELLES. — FÊTES

I. Nuovo disegno dell' ordine tenuto nella solenne Cavalcata dal palazzo Vaticano alla Basilica lateranense per il possesso preso da N. S. Papa Innocentio XI, il di novembre MDLXXVI, 1 pl. gravée (N° 1.) (différents modèles de chaises à porteurs), I.

Bibl. nat. Estampes. Pd. I.

II. N. disegno, etc... da N. S. Papa Innocentio XIII... 1 pl. (N° 2) (Chaises et carrosses).

III. Divo et invictissimo Leopoldo I P. F. A. fidei in Hungaria assertori rebellium domitori Turcarum debellatori... (XXIIe S.), fol. 9 (Char allégorique).

IV. Excellent. D. Princeps de la Tour et Tassis e palacio sus obirat Excellent^mo D. Marchio de Gaslanaga... (XVIIe siècle.). fol. 11 et sq. (Carrosses).

V. Planches avec carrosses italiens curieux fol. 20 sans légende.

VI. Amplissimi ornatissimiqz triumphi uti L. Paulus rege Macedonum Perse capto P. Africanus Æmiliamus de Cartago... Onuphr. Panvini Veronensis Inventoris... 1613 (Imprimé) Antverpiae ap. Casp. Vivarium (Nombreux chars et charriots) fol. 2, 3, 4, 5.

Bibl. nat. Estampes : Pd. 17.

VII. Entrée de la reine Marie d'Autriche reine de Hongrie à Naples (1630) fol. 46 verso (Chars).

VIII. N. disegno dell ordine tenuto nella solenne Cavalcata... Clément VII (1898) f. 51; Grégoire XV (1621) f. 53; Sixte-Quint (1589) f. 54-55; Alexandre VII f. 56; Paul V (double) 1605 f. 57; Innocent X (double) 1605 f. 58-59; Grégoire XV (double) 1605 f. 58-59.

IX. Deux chars allégoriques représentants l'entrée de Henry IV, p. 24.

Bibl. Nat. Estampes Pd. 18.

X. La magnifique procession de la Châsse de sainte Geneviève, le XI juin 1652, p. 26 (curieuse chaise sur laquelle est porté l'archevêque de Paris).

XI. O Palacio do Infante don Pedro em o Corpus Sancto em Lixboa, p. 59 (Chaise à porteurs, char).

XII. La magnifique et somptueuse entrée faite à Paris à Leurs Majestés, par les bourgeois et habitants, 16 août 1649, p. 75.

XIII. (Char allégorique religieux du XVIe siècle sur lequel se trouve assis le Christ; il est traîné par les 3 animaux symboliques et 1 ange représentant les Évangélistes; le pape et les cardinaux poussent aux roues pour faire avancer le char), p. 80-81.

XIV. Char allégorique italien (XVIIe siècle), p. 8.

Bibl. nat. Estampes.

XV. Planche sans légende. Nombreux chars italiens, p. 20.

XVI. Intrata delle S^ma Maria Madalena Arciduchesa d'Austria sposa del Cosmo le Pr. Fiorenza (1608). Chars.

XVII. Berjeau (Ch.). — The horses of Antiquity, Middle Ages and Renaissance from the earlest monuments by to the XVIe Century, London, Dulau, 1864, 4°.

Planches intéressantes. — 1, 2, Chevaux et Chars égypt. 3, 5, Char assyrien.

6, Char persan. 9, Char lycien. 13, Char étrusque. 34, Chariot français du xve siècle. 43, Sd. de l'Allemagne, 1473.

XVIII. Perspective du canal de fontaine Bel-Eau. La Cour en Calèche (grav. trop petite). (N° 20941).

Bibliothèque de l'École des Beaux-Arts. — Estampes. — Registre F, 147 (III).

XIX. Marche du roi accompagné de ses gardes sur le Pont-Neuf et allant au palais (d'après Van Der Meulen).

XX. La forteresse de Montmelian prise par M. de Catinat, d'après Le Clerc. (Curieux char allégorique), 21 décembre 1691.

XXI. Arrivée du roi au Havre de Grâce 19 septembre 1749. (Dans un carrosse.)

XXII. Le roi sur la hauteur d'Ingouville. (Dans un carrosse.)
20 septembre 1749.

XXIII. Gravure représentant une scène de réjouissance devant la Bastille. Un homme assis dans un char tient un papier sur lequel on lit : Bref le Pape. Des jésuites dansent autour du carrosse (N° 22711.)

XXIV. Nauwkeurige Beschrijving dev Lijke Statie van Haare Doorluchtige Hooghect Maria Louisa princ. douairière van Orange en Nassau (13 d. Wiedemaand der Jaar 1765). Texte. (N° 22609.) Un catafalque attelé de 4 paires de chevaux mais dont le bras est dissimulé par les personnages.

Bibliothèque de l'École des Beaux-Arts. Estampes. Reg. F. 147 (suite).

XXV. Triumphe de la Vierge Marie. Sans légende. (N° 22219.)

XXVI. Gravures allemandes du xvie siècle par de Bry. (N° 22380.) 3 planches avec Carrosses.

XXVII. H. Valecio fecit. Inventione della Confraternita della Visitatione presso S. Agostino? (N° 22878.) Curieux chars.

XXVIII. Le prince d'Orange salué par les Bourgeois de la Haye. (N° 22748.) Grande planche, nombreux chars.

XXIX. Arrivée du prince d'Orange à Amsterdam, 1768. (N° 22725.) (Chars.)

Bibliothèque de l'École des Beaux-Arts. Estampes. Reg. F. 147.

XXX. Magnificence des triomphes faits à Rome pour la naissance du duc d'Orléans, second fils de Henri II. Paris, 1549, 4°.

Brunet. Manuel du libraire.

XXXI. Signac (Fr. de). — Le trespas et l'ordre des obsèques, etc., du roi Henri II, par le Seigneur de La Borde. Paris, 1559, 4°.

XXXII. Mariage du roy de France avec la royne Elisabeth d'Autriche. Lyon, 1571, 8°, 8 ff.

XXXIII. Ordine della processione fatta per la nuova della destruttione. Roma, 1572, 4°.

XXXIV. Sacre et couronnement du roy de France (Henri III). Reims, 1575, 8°.

XXXV. Fêtes données par la Ville de Strasbourg pour la convalescence, l'arrivée et le séjour de Louis XV en cette ville. Recueil d'estampes, S. l. n. d. (N° 614 A^23.)

Bibliothèque École des Beaux-Arts.

XXXVI. Description des fêtes données par la Ville de Paris à l'occasion du mariage de Mme Louise Elisabeth de France et de dom Philippe (29-30 août 1739). Paris, 1740, gr. fol., fig. (N° 444.)

XXXVII. Le Sacre de Louis XV dans l'église de Reims (25 août 1722). S. L. n. d. fol. (N° 614 A^9.)

XXXVIII. Fêtes et cérémonies à l'occasion de la naissance et du baptême du prince impérial. Paris, 1860, fol. (N° 614 A^22.)

XXXIX. Les plaisirs de l'Isle enchantée ou les festes et divertissements du Roy à Versailles divisez en trois journées et commencez le septième jour de may 1664, par Israel Silvestre. fol. (Cabinet du roi, XII). (N° 233.)

XL. Festiva ad capita annutumque... a rege Ludovico XIV, edita anni 1662 scripsit gallici Carol. Perrault, latini reddidit Spiritus Fléchier. Parisiis, 1670, gr. fol. fig. (N° 233 A.)

XLI. Entrée triomphante de LL. MM. Louis XIV roy de France et de Navarre et Marie-Thérèse d'Autriche, son épouse, dans la Ville de Paris, par Jean Tronçon.

XLII. Duplessis (G.). — Le Cabinet du Roi. Collections d'estampes commandées par Louis XIV. (Extr.) A voir : I. Le roi dans sa calèche... à Vincennes. — II. La reine allant à Fontainebleau. — III. Entrée du roi dans Dunkerque. — IV. Entrée de la reine dans Arras.

XLIII. Description du Sacre et du Couronnement de Leurs Majestés Impériales

Alexandre II et l'impératrice Maria-Alexandrovna. S. L. (Saint-Pétersbourg), 1856, gr. fol., 1 vol., fig. s. b. (N° 1476 A.)

XLIV. Inauguration de la Colonne de Juillet. Programme de la cérémonie funèbre du 28 juillet 1840, et description du char funèbre. En feuilles, 4°. (N° 614 A[21].)

XLV. Description des cérémonies et fêtes qui ont eu lieu pour le baptême du duc de Bordeaux. Paris, 1827, 1 vol. gr. fol. (N° 614 A[19].)

XLVI. Miet (F. M.). — Histoire du Sacre de Charles X. Paris, 1825, 8°, 4 pl. (N° 1063 H.)

XLVII. Le Sacre de Charles X à Reims le 29 mai 1825. Paris, 1825, fol. (N° 614 A[17].)

XLVIII. Entrée triomphale du duc d'Angoulême à Paris, après la campagne d'Espagne, par L. Lafitte. Paris, 1825, fol. I. (N° 614 A[18].)

XLIX. Fêtes à l'occasion du mariage de S. M. Napoléon, empereur, avec Marie-Louise. Recueil de gravures au trait par Goulet. Paris, 1810, 8°, fig. (N° 614.)

L. Description des cérémonies et fêtes qui ont eu lieu pour le Couronnement de Napoléon et de Joséphine. Paris, 1807, gr. fol. (N° 614 A[16].)

LI. Le Sacre et le Couronnement de Louis XVI, 11 juin 1775. Paris, 1775, 8°, 1 vol. (N° 614 A[13].)

LII. Explication des Cérémonies de la Fête-Dieu en Provence. Aix, 1777, 12°, portr. fig. (N° 585.)

LIII. Descrizione delle Feste celebrate in Parma l'anno 1769 per le nozze di Ferdinanda coll' arciduchessa Maria Amalia. Parma, fol. 1 (N° 614 A[12].)

LIV. Description du Mausolée et de la pompe funèbre faite dans l'église de N. D. le 12 juin 1766 pour très haut, très puissant et très excellent prince Stanislas Leszczynski. Paris, Ballard, 1766, 8°, pl. (Voy. N° 614 A.)

LV. Relation de l'arrivée du roi (Louis XV) au Havre de Grâce le 19 septembre 1749 et des fêtes qui se sont données à cette occasion. Paris, 1753, fol. fig. (N° 1408.)

LVI. Fêtes publiques données par la Ville de Paris à l'occasion du mariage de Monseigneur le Dauphin, 23-26 février 1745. S. l. n. d., fol. (N° 614 A[10].)

LVII. Discorso di Guglielmo Manzi sopra gli spettacoli, le feste ed il lusso degl' Italiani nel secolo XIV. Roma, 1818, 18°. (N° 998. L[3000].)

LVIII. Le Feste romane illustrate da Sartorio Ugo Fleres, descritte da R. Bonghi. Milano, 1891, 8°, 1 vol. (N° 614 A[26].)

LIX. Fêtes, cérémonies, etc. Reliure mobile, in fol. (N° 614 A[25].)

LX. Bernard (F.). — Les fêtes célèbres de l'antiquité, du moyen âge et des temps modernes. Paris, 1878, 12°, *Vign.* (N° 137. A[20].)

LXI. Moke. — Mœurs, usages, fêtes et solennités des Belges (1846). Bruxelles, deux parties en un vol., 12°. (N° 1 082 B.)

LXII. Cérémonies publiques à Venise. Recueil d'Estampes. S.T. S.d. fol. obl. 1622. (S[116].)

Bibliothèque École des Beaux-Arts.

LXIII. Fasti et triumphi romani a Romulo rege usque ad Carolum Quintum Cœs. Aug. Onuphrius Panvinus auctor. Venise, 1559, 4°. (N° 614 A[3].)

LXIV. Réception triomphale du roi Philippe II, fils de Charles-Quint, à Anvers en 1549. Grav. sans date. Texte par Corn. Grapheus. Anvers, 1550, 4°. (N° 614 A[2].)

LXV. La joyeuse et magnifique entrée de Monseigneur Francoys, fils de France, et frère unique du roy. Anvers, 1582, pet. fol. (N° 614 A[1].)

LXVI. Pompa funebris optimi potentissimique principis Alberti Pii Archiducis Austriæ... expressa a Jacobo Franquart,... scripsit E. Puteano. Bruxelles, 1623, pet. fol. obl. (N° 642.)

Bibliothèque École des Beaux-Arts.

LXVII. Éloges et discours sur la triomphante réception du Roy en sa ville de Paris, après la réduction de La Rochelle. Paris, 1629, fol. (N° 614 A[5].)

LXVIII. Pompa introïtus Ferdinandi Austriaci Hispaniarum Infantis in Urbem Antverpiam, XV, kal. maii 1635. Theod. a Tulden delineavit. Anvers (1641), fol. (N° 614 A[7].)

LXIX. Marie de Médicis entrant dans Amsterdam, ou histoire de la réception faite à LL. Majestés par les bourgmaistres et bourgeois d'Amsterdam. Amsterdam, 1638, fol. (N° 614 A[6].)

LXX. La pompeuse et magnifique cérémonie du Sacre du roy Louis XIV, fait à Rheims, 1654. Paris, 1655, fol. (N° 614 A[8].)

Bibliothèque École des Beaux-Arts.

En dehors de ces notes sommaires expurgées de toutes scolies de savant, nous avions relevé tant à Paris au *Musée des Thermes* qu'au Trianon de Versailles, tant à Londres au *South Kensington* et chez *Madame Tussaud* qu'à Nuremberg au *Musée Germanique* un intéressant catalogue comprenant la description de véhicules de tous ordres et de dessins de tous styles; mais ces simples feuillets prendraient à l'impression la proportion d'un fort recueil in-8° et nous résistons à la vanité de montrer de quelles considérables munitions nous nous étions entouré, avant d'ébaucher, sur des recherches personnelles, ce livre qui ne pouvait être qu'une longue conférence sur la locomotion, interrompue et égayée par des projections illustrées.

Un historien est volontiers peiné de n'avoir pu coordonner en un faisceau de documents serrés tous les faits qu'il a pu amasser, mais il ne faut pas oublier que les livres, comme le disait Swift, doivent donner exactement le même ton à nos pensées que celui de la compagnie à notre conversation, ne pas trop fatiguer notre mémoire ni lasser les ressorts de notre esprit. Nous avons évoqué les tableaux lointains de la Locomotion antique et, à mesure que nous avancions vers les temps présents, nous nous sommes efforcé de tracer les nécessaires légendes aux images historiques, sans souci de réaliser l'irréalisable notation de toutes les créations cinématiques de cette heure.

Cet ouvrage intéressera toutefois les professionnels des sports et des transports, les gens du monde, curieux et artistes qui aiment l'éclairage rapide et l'étude d'ensemble de tel ou tel département de notre humaine civilisation.

CHAPITRE PREMIER

LA LOCOMOTION DANS L'ANTIQUITÉ

I

ORIGINE DE LA LOCOMOTION

LA CHINE. — L'ÉGYPTE

GRACE aux trésors de la numismatique, aux peintures sacrées des monuments et des vases, aux sculptures, à ce qui nous est parvenu des récits d'historiens d'antan, nous pouvons reconstituer relativement avec aisance l'histoire de la locomotion dans l'antiquité. Ce qui semble moins facile, sinon impossible à établir, c'est l'origine même de cette locomotion.

La locomotion de la préhistoire! Sans doute était-elle fort fruste et consistait-elle seulement en quelques grossières planches de bois, réunies par des travées et posées sur un rouleau fait d'un fût d'arbre. L'invention du traîneau fut certainement, — à l'âge de pierre, — contemporaine de celle de la première barque et de la première tente. L'humanité primitive paresseusement s'éveillait du chaos; nul n'avait encore pensé à asservir la matière et les animaux; le joug n'avait point courbé le front des bœufs; le mors n'avait point enserré la gueule vierge encore des chevaux sauvages; le dos

de l'éléphant ne s'était point tendu sous le poids formidable des tours de guerre. Seules, des hypothèses nous sont possibles sur ce temps évanoui de la préhistoire. Le traîneau primitif devait être l'unique moyen de transport, en usage dans les tribus. Encore les rouleaux n'en étaient-ils pas évidés à la façon des roues futures.

Deharme, qui est un des historiens les mieux documentés de la locomotion[1], nous apprend que les roues des chariots catalans modernes sont à peu près semblables, par leur forme massive et grossière, à celles des transports de l'âge de pierre. « Ces roues — dit-il — sont de simples disques ferrés, ayant 4 ou 5 centimètres de largeur, assujettis d'une façon grossière au véhicule qu'ils supportent et produisant, dans les chemins montueux des Pyrénées, un bruit strident et criard que prolonge encore la lente allure des bœufs qui y sont attelés. »

Il est certain que les véhicules aratoires furent les premiers employés et que l'usage du soc de charrue, mû par le mouvement des bœufs, remonte aux premiers temps de l'agriculture[2]. Que l'homme recherchât un moyen de labour ingénieux et simple, rien n'était plus nécessaire à son génie naissant[3]; mais qu'il cherchât aussitôt à étendre ce mode à des transports plus compliqués, qu'au lieu de bœufs paisibles il cherchât à dompter le fougueux cheval, cela, devenait plus difficile. Il y parvint pourtant, et les peuples, successivement, adoptèrent les chars pour les commodités des transports, des voyages, des promenades, et aussi dans l'art de la guerre. « La Chine est, croit-on, le premier pays qui connut le char[4]. »

Ensuite vint l'Égypte.

D'après des fragments qui nous restent des bas-reliefs de la Thébaïde, nous pouvons recueillir quelques indications sur la première locomotion égyptienne. Des rois et des guerriers armés, montés sur des chars de combat, tiennent, entre leurs mains, les guides des chevaux cabrés. Le prince que nous voyons représenté, le plus souvent[5], est certainement Ramsès le Grand, le même qui fut surnommé Meïamoun et que les égyptologues désignent généralement sous le titre de Sésostris. Sur un bas-relief un lion apprivoisé et

1. Deharme. *Les Merveilles de la locomotion.*
2. D. Ramée. *Histoires des chars, carrosses, omnibus et voitures de tous genres.*
3. « La charrue et la charrette ne pouvaient être saisies même pour deniers royaux ou publics », écrit Ramée. Ce privilège de l'agriculture s'est propagé à travers les siècles. Il fut reçu chez les Romains et devint l'une des premières clauses du droit français.
4. Le baron de Wismes. *Les Chars aux diverses époques.*
5. Racinet. *Les Costumes historiques.*

préparé à la guerre précède le char du monarque. Ramsès porte un casque orné de l'uræus et incrusté de métaux. Son char de pierre est porté par deux roues et ouvert par le fond. Aux côtés des timons, une grande gaine armoriée reçoit l'arc, les flèches, le fouet ou la cravache. On voit, par ce dernier détail, que les rois de la XIXe dynastie possédaient, quatorze siècles avant notre ère, les premières notions du mail-coach!

Généralement les chars de guerre des Pharaons étaient d'une grandeur suffisante pour recevoir deux guerriers. Un grand nombre de ces chars furent employés par Ramsès II sur les champs de bataille de Kadesch, et la quantité des chevaux qui y étaient attelés épouvanta si bien les Syriens du Nord, les Hittites, et les immondes Khétas, dits la *Plaie de Scheto*, que ceux-ci n'attendirent pas leur défaite définitive pour s'enfuir et éviter la mort[1].

Ces chars égyptiens étaient d'une somptueuse richesse[2]. Les dessins qui en demeurent, sur les vestiges retrouvés à Médinet-Habou dans le palais de Ramsès IV, attestent la prodigalité des métaux, des pierreries et des étoffes fines. Tout un cérémonial accompagnait la promenade d'un Pharaon monté sur l'un de ces chars royaux. S'il était seul dirigeant l'attelage, les *flabellifères* l'escortaient, prêts à recevoir ses ordres et à tenir les rênes. S'il sortait entouré des dignitaires, le Pharaon abandonnait alors son char pour la *naos*. La *naos* était une sorte de litière ou de chaise portative admirablement décorée. Douze des principaux de la nation portaient cette chaise sur leurs épaules; eux-mêmes étaient magnifiquement vêtus, et les grandes plumes d'autruche, qui se balançaient sur leurs têtes, les faisaient ressembler à d'immenses oiseaux aux crêtes géantes.

Nous trouvons, dans plusieurs passages de l'Ancien Testament, des indications précieuses sur la manière de conduire des Égyptiens. Dans le livre de Joseph, au passage de la mer Rouge, leurs divers genres de véhicules apparurent très visibles aux yeux des Israélites.

Vers ce temps-là l'usage de la riche locomotion de terre ne tarda pas à étendre sa somptuosité à la navigation. Quel poète n'a pas chanté la barque où Cléopâtre et Marc-Antoine s'enivrèrent d'amour, au bruit cadencé que les rames devaient faire dans les roseaux du Nil?

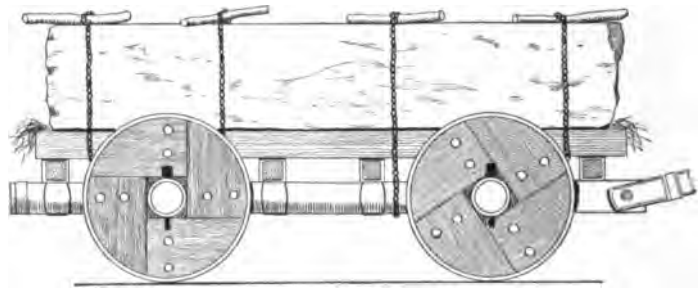
1. Voir Prisse d'Avesnes. *Histoire de l'art égyptien d'après les monuments* (*1858*). — Champollion-Figeac. *L'Égypte ancienne dans l'univers pittoresque.*

2. Voir les descriptions dans Textor et Ravisi. *Études sur les chars de guerre égyptiens* (Congrès provincial français des orientalistes). — Cailliaud (Frédr.). *Recherches sur les arts et métiers, les usages de la vie civile et domestique des anciens peuples de l'Égypte* (Paris, 1837).

Mais ne quittons point les chariots pour les trirèmes. Et disons, sans avoir le loisir de séjourner en Égypte, que ce pays, dès le début hospitalier aux véhicules des agriculteurs et des rois, devint avec Ramsès le Grand singulièrement impraticable. Ce monarque, en effet, dit un maître historien[1], sillonna toute l'Égypte de canaux nécessaires à l'irrigation des champs.

JUDÉE. — PERSE. — ASSYRIE. — INDE

Jérusalem ne fut pas sans entrer en rapport avec l'Égypte, relativement au commerce des chevaux. Les chevaux de Dongola étaient, paraît-il, sveltes et nerveux, leurs jambes fines résistaient aux longues courses et fendaient l'air comme des javelots légers. Salomon, fils de David, tirait ses chevaux des haras du Nil. Ces bêtes lui arrivaient parées et magnifiquement vêtues de housses brodées d'hiéroglyphes. Beaucoup portaient, sur le front, entre les deux oreilles, l'attribut sacré des dynasties; l'uræus royal et le cartouche triangulaire avec les images religieuses du taureau, de l'ibis et du chacal y étaient gravés.



FARDIER PRIMITIF A ROUES PLEINES.

On lit dans les Proverbes[2] que Salomon fit construire un char en bois de Iebanon. Lui-même s'exerçait à conduire. On croit aussi que l'influence de l'Égypte s'étendit jusqu'à la construction du Temple

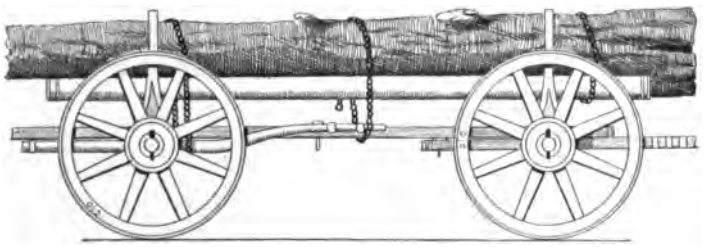
1. Hérodote. Le même historien rapporte que le char égyptien était pourvu de deux roues et attelé généralement de 2 chevaux. Il ne cite parmi les exemples du contraire que celui de Ptolémée Philadelphe (284-246) qui mesurait 6 mètres sur 4 mètres et était pourvu de quatre roues. Ce char magnifique était traîné par 60 hommes. Une housse brodée le revêtait d'une sorte de tente, et il était orné d'une fastueuse statue de Nysa, la nourrice de Bacchus. Au moyen d'un mécanisme, cette statue se levait, s'asseyait et versait du lait dans une coupe d'or. Quatre lampes, également d'or, flanquaient les angles. Athénée, dans le *Banquet des Sophistes* (l. V) rapporte le même fait.

2. Les Proverbes. *Salomon* (III, 9).

et que les bœufs qui en ornèrent l'édifice furent dus sans doute à l'imagination des architectes de Memphis, initiés au culte d'Apis, le taureau sacré dont le front portait, entre les cornes, le disque solaire fécondateur du monde. « Salomon fit une immense mer de fonte ou cuve pour les eaux, dit la Bible[1], supportée par douze bœufs, trois desquels regardaient le septentrion, trois l'occident, trois le midi et trois l'orient. » Quand la reine de Saba vint visiter le grand roi et lui apporter, avec le don de sa personne, les cadeaux les plus riches de son pays, les Juifs apprirent, sans doute, l'usage des autres animaux, des éléphants et des chameaux dociles. Nous verrons en effet, plus tard, que lorsque Gaspard, Melchior et Baltazar, les Rois Mages, se rendront à Ephrata pour y adorer le fils de Myriam, un long cortège de chameaux chargés de ballots précieux les accompagna. Alors nous serons loin des chariots de fer de Josué; loin aussi des chariots de guerre armés de faux dont la *Bible* dit que Jabin, roi de Chanaan[2], faisait usage dans les combats[3].

PERSE

Les chars des Perses étaient beaucoup plus hauts et d'une construction plus massive que ceux des autres peuples. Les monuments égyptiens ont perpétué, jusqu'à nous, la figure de quelques-uns de ces véhicules anciens. Nous voyons qu'ils étaient pourvus de roues à onze rayons et qu'ils étaient dévolus sans doute à l'attelage de puissants animaux. L'art de la construction des chariots en Perse, s'il est d'assez près contemporain de celui de l'Égypte, est donc bien dissemblable. Il n'avait, au même



FARDIER A ROUES JANTÉES.

1. *Paralipomènes* (l. II, chap. IV).
2. *Jud.*, (c. IV, § 3).
3. Jabin, roi de Chanaan, possédait neuf cents de ces chars meurtriers. Le timon, les essieux, et même les jantes des roues étaient armés de faux. Voltaire entreprit, à son temps, d'en conseiller l'usage, et l'impératrice Catherine II en fit faire dans son empire différents essais (*La Grande Encyclopédie du XIXe siècle*).

degré que les Égyptiens, dans le dessin, le respect des animaux traîneurs de chars et porteurs de litières. Nous savons en effet que lorsque Cambyse conquit l'Égypte, il ne témoigna, pour le taureau Apis, aucune espèce de respect. Ce monarque irréligieux poussa même l'irrévérence jusqu'à frapper, entre les cornes, l'animal sacré. Celui-ci fut immolé et ses prêtres subirent des supplices. Cyrus, par contre, fit accomplir à la locomotion de grands progrès. Ce monarque comprit tous les désavantages que présentait l'emploi des chars dans les combats. Il en changea la forme et, en mettant le conducteur à même de pouvoir tenir lui-même le javelot et l'arc, se trouva doubler ainsi le nombre des combattants. Cyrus adopta l'usage des chars armés de faux. Enfin il en modifia sensiblement la construction générale. Grâce à lui, les essieux se trouvèrent allongés et obtinrent ainsi une solidité plus grande; Cyrus en outre fut l'un des premiers monarques qui instituèrent les courses de chars. Il immolait des taureaux aux dieux, dit Xénophon [1], et distribuait des bœufs pour en faire un sacrifice et un régal aux vainqueurs des concours. Son cortège était fastueux et il transmit à ses successeurs ce luxe extraordinaire qui devait plus tard étonner si fort les Romains [2]. Pour achever de lui rendre justice, il convient de dire que Cyrus institua les postes. C'est d'après son système que l'empereur Auguste institua ce service à Rome et contribua à assurer ainsi à l'Empire son activité commerciale, intellectuelle et économique qui progressivement devint si développée.

ASSYRIE

Comme en Égypte, le taureau devint, à Ninive, l'animal religieux et guerrier par excellence. Et son symbolisme ne tarda pas à s'élever au-dessus même de celui d'Apis. Le taureau assyrien ne fut point attelé seulement aux chars des Pharaons, mais sculpté en pierre par les mains magiciennes des statuaires. Il devint, comme à Jérusalem, la bête énorme et fabuleuse qui supporta le poids des Temples. Les gigantesques taureaux à face humaine, provenant des fouilles du palais de Khorsabad, et qui sont au musée du Louvre,

1. *Cyropédie.*
2. Héliogabale, d'après l'historien Lampride, se fera suivre plus tard de six cents voitures, alléguant que le roi des Perses voyageait bien avec dix mille chameaux! Tite-Live (xxxviii, 41-5) et Quinte-Curce (iv, 35-5) donnent la description des chariots perses.

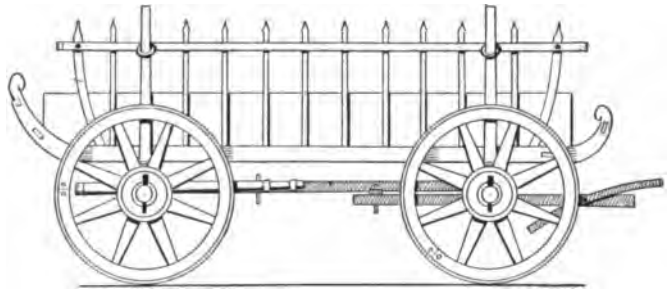
nous donnent une idée approximative de ce que devaient être ces formidables palais de pierre et de fonte dont les solides assises étaient appelées à supporter des jardins suspendus ou des temples luxueux et lourds. Ces statues géantes sont en albâtre et mesurent 4m,20 de hauteur[1]. A Persépolis, nous dit M. E. Chester[2], la découverte du grand palais de Tschil-Minar, ou des quarante colonnes, a été une révélation plus grandiose encore de l'art antique. Nous pouvons voir, d'après la réduction qui en est exposée au musée du Louvre, que l'un des propylées est orné d'une cariatide semblable à celle des taureaux de Khorsabad. Les savants assyriologues ont donné plusieurs commentaires de ces figures colossales symbolisant si bien la force et la puissance. Pour nous, nous pensons que l'intérêt qu'y prêtaient les Assyriens était dû en partie à l'usage immodéré des bœufs et des taureaux dans les travaux de la locomotion. Les Assyriens ne reculaient point pour combattre, même sur des chars attelés de simples bœufs, les tigres et les lions. Le timon d'avant était carré et fort. Les taureaux et les bœufs, seuls, en pouvaient supporter aisément le poids. De là vient le respect accordé à ces animaux fabuleux. Même dans leurs conquêtes, les rois assyriens s'efforcent principalement de capturer les animaux aptes à l'attelage des chars. Dans l'énumération de leurs victoires, toujours revient, ajoute M. E. Chester, comme un chant agréable à leurs oreilles, la liste sans nombre de bœufs et de vaches enlevés aux vaincus. Les scènes conservées par les bas-reliefs nous apprennent que Sargon et Sennachérib ne montaient sur leurs chars de guerre ou de parade qu'en couronnant leur front de la somptueuse tiare divisée par zones, et en chargeant leurs bras et leurs mains de bracelets et de poignards[3].

INDE

Ces bas-reliefs de Ninive nous donnent quelques précieuses indications sur les chars de l'Inde. Quelques-uns y sont, en effet, représentés, et cela nous permet d'en apprécier la forme. Cette forme est relativement simple, bien que surchargée par des ornements de

1. Voir P.-E. Botta. *Monuments de Ninive.* — M. A. Layard. *The Monuments of Nineveh.* — E. Flandrin. Voyage archéologique à Ninive (*Revue des Deux Mondes de 1845*).
2. E. Chester. *Histoire et rôle du bœuf dans la civilisation.*
3. Voir Racinet. *Les Costumes historiques à travers les âges.* — Berjeau (Ch.). *The Horses of Antiquity, Middle Age and Renaissance from the earliest monuments to the XVIe century* (London, Dulau, 1864, in 4°).

toutes sortes. Comme dans la mythologie ninivite, nous constatons que le taureau symbolique occupe, dans le panthéon religieux des Hindous, une place importante. Le musée Guimet possède un bas-relief représentant Civa et Parvati sur le taureau Naudi. Ce bas-relief



CHARIOT ANTIQUE.

est aussi explicite[1] que ceux des fouilles de Khorsabad en Assyrie. Il est une preuve de plus apportée à la réalité du religieux hommage rendu aux animaux utiles à la locomotion, à l'alimentation et au labour. Nulle part plus que dans les Indes, peut-être, les chars ne se trouvent jouer un rôle de telle importance.

Tout le monde connaît de réputation cette coutume barbare de célébrer par des massacres annuels la fameuse fête triomphale du char de Jaggernat[2]. C'est là une grandiose et millénaire coutume, un reste de la superstition aveugle des vieux siècles, et le récit de ces pèlerins, qui se précipitaient sous les roues pesantes pour y recevoir la mort bienheureuse, est assez décrit dans les relations des voyageurs sans que nous ayons besoin de nous y arrêter. Une charmante fable hindoue demeure, c'est celle du *Chariot d'enfant*. Sur cette fable délicieuse, Gérard de Nerval et Méry avaient composé un drame indien en cinq actes et sept tableaux, tiré des écrits du roi Soudraka. Le thème repose sur ce récit charmant d'un enfant attristé et qui désire la possession d'un chariot d'or, semblable à celui qu'il a vu dans les mains de l'un de ses camarades. Que tout le monde relise ce poème délicieux, cette idylle exquise de la vieille mythologie védique. Le récit de MM. Gérard de Nerval et Méry est d'une perfection achevée; Théophile Gautier, avec raison, l'avait surnommé « une pagode sculptée en vers ».

1. Voir *Religion de l'Inde*, par M. de Milloué.
2. Bernardin de Saint-Pierre. *La Chaumière indienne.*

A travers cette « pagode sculptée en vers », vous aurez réellement le récit d'un des mythes les plus délicieux, inspirés de la locomotion ancienne[1]. Mais nous allons maintenant jeter un coup d'œil plus que rapide sur la locomotion de l'ancienne Grèce, et celle-ci, mieux que toutes, pourrait nous réserver surtout d'enchanteurs et de puissants poèmes.

ÉLÉPHANTS DE GUERRE TRIOMPHATEURS.

LA GRÈCE

Homère au nombre des arts a placé la locomotion, et, dans son chant immortel, nous retrouvons des indications précieuses sur la construction même des chars hellènes : « La vénérable déesse Hérè, s'écrie-t-il, fille du grand Kronos, se hâta de mettre à ses chevaux leurs harnais d'or. Hérè attacha promptement les roues au char, aux deux bouts de l'essieu de fer. Et les roues étaient d'airain à deux rayons; et les jantes étaient d'un or incorruptible, mais, par-dessus, étaient posées des bandes d'airain admirables à voir. Les deux moyeux étaient revêtus d'argent, et le siège était suspendu à des courroies d'or et d'argent, et deux cercles étaient placés en avant, d'où sortait le timon d'argent, et à l'extrémité du timon, Hérè lia le beau joug d'or et les belles courroies d'or. Puis, avide de discorde et de cris de guerre, elle soumit au joug ses chevaux aux pieds rapides[2]. » Quelle description plus riche que celle du vieil aède nous renseignera mieux sur l'usage des transports de guerre à Athènes, à Troie et à Lacédémone? Homère parle la langue des dieux, et quand il nous peint ces combats immortels, ne nous semble-t-il pas

1. Le Théâtre de l'Œuvre a représenté, ces années dernières, une pièce intitulée : *Le Chariot de terre cuite*, dont l'auteur, M. V. Barrucand, a extrait le thème du récit du roi Soudraka.

2. *Iliade* (Rhapsodie v), trad. Leconte de l'Isle.

que claque à nos oreilles le divin fouet d'Automédon lui-même? et que toute la locomotion de l'Olympe apparaisse à nos yeux, enveloppée de nuages d'or? Ne voici-t-il pas Apollon emporté sur le char qui sera la perte de Phaéton? Et les colombes d'Aphrodite n'enlèvent-elles pas au gré de la légère nacelle la divine Déesse aux harmonieuses tresses? Certes! et l'Aurore, Amphitrite, les Néréides, du bruit sourd que font leurs attelages dans l'Olympe et sur la mer, ne troublent-elles pas les simples humains? Mais n'abandonnons point les voitures des hommes pour celles, moins authentiques, des mythologiques immortels.

L'invention des véhicules grecs remonte, disent les anthologies, à Erichthonius, roi d'Athènes, le même qui institua, en l'honneur de Pallas, les fameuses réjouissances des Panathénées. Mais cette origine est contestée par quelques savants qui attribuent l'invention du chariot grec à Triptolème ou encore à Trochilius. Quoi qu'il en soit, les nouveaux vestiges archéologiques qui nous sont parvenus jusqu'ici, nous permettent d'apprécier le mode de construction générale des chariots grecs[1]. Ceux-ci étaient construits de telle sorte qu'on pouvait les employer aussi bien à la guerre qu'au plaisir. Leur charpente était donc taillée d'une forme reconnue la moins massive possible. A l'exception des roues, qui étaient de chêne, et des brancards qui, comme le timon, étaient de frêne ou d'orme, tout le reste fut composé de sapin. A cette légèreté, le goût artistique des Grecs ne tarda pas de joindre les agréments de la ciselure, de la statuaire et de la tapisserie. L'étain, l'argent, l'ivoire finirent bientôt par entrer, pour une bonne part, dans la composition des véhicules hellènes. C'est là ce qui explique la somptueuse multiplicité de couleurs et de forte poésie dont les aèdes ont revêtu la fiction des combats. Le siège de Troie nous est le prétexte d'un merveilleux étalage de carrosserie antique. Homère qui, dans son œuvre, s'est montré le plus fin armurier, le plus noble architecte et le meilleur politique qui soit, n'a pas dédaigné de placer, à côté de ses tableaux de boucliers, d'armures, de javelots, de palais et de combats glorieux, les plus pittoresques descriptions de chars et de chevaux.

Écoutez ce qu'il dit du char d'Agamemnon, roi de Mycènes[2].

1. Voir Maillot. *Recherches sur les costumes, les mœurs, les usages religieux, civils et militaires des anciens peuples* (Paris, 1804).

2. Pausanias parle des chars de guerre et de luxe d'Agamemnon. Le cocher de ce prince, célèbre plus tard sous le nom d'Eurymédon, eut, après sa mort, un tombeau magnifique élevé à Mycènes.

Admirez le récit de la mort de Patrocle, conducteur du char d'Achille. « Les chevaux d'Achille pleurent Patrocle qui avait accoutumé de les conduire », dit-il. Et il semble aussitôt qu'une grande tristesse s'étende sur tout le reste du désolant récit, monte, se répande sur l'armée et sur la ville et double encore la désolation de la mort[1].

Par l'*Iliade* nous apprenons aussi que les principaux des Grecs avaient seuls droit à l'emploi des chars, des biges et des nobles quadriges. L'usage de ces chars, dit Voltaire[2], devait être antérieur à la guerre de Troie. Pline l'Ancien[3] croit que le char à quatre roues fut inventé par les Phrygiens et introduit par eux dans l'Hellespont et dans les provinces grecques. D'autres lui découvrent une origine étrusque[4]. Quoi qu'il en soit, le quadrige se trouve jouer un rôle important dans la plupart des guerres.

Bien des commentateurs ont critiqué cet excessif emploi du char de combat. Mme Dacier entre autres, dans ses travaux d'histoire, porte un jugement sévère sur l'emploi des chars dans la cavalerie grecque : « Je ne parle pas de la difficulté de manier un char bien plus grande que celle de manier un cheval, dit-elle, ni du terrain que les chars occupaient; je dis seulement qu'il y avait deux hommes sur chaque char; ces deux hommes étaient des gens considérables et tous deux propres au combat; il n'y en avait pourtant qu'un qui combattait, l'autre étant occupé à conduire les chevaux. De deux hommes, en voilà donc un en pure perte. De plus il y avait des chars non seulement à deux, mais à trois et à quatre chevaux pour un seul homme de guerre; autre perte qui méritait quelque attention. Il me semble qu'on ne voit la cavalerie proprement dite distinguée des chars que vers le temps de Samuel et de Saül, cent vingt ans après le siège de Troie. Ce qu'il y a de plus étonnant, c'est qu'après que l'expérience eut fait connaître l'avantage de la cavalerie proprement dite, on ne la substitua pas entièrement à l'usage des chars de guerre. »

C'est dire nettement qu'il y avait peu de cavaliers isolés dans les

1. Cette tristesse n'est-elle pas plus grande encore dans certaines des tragédies de Sophocle? Écoutez le récit d'Œdipe, racontant comment il tua son père Laïus : « Comme je marchais non loin de la triple voie, un héraut et un homme tel que tu l'as dit, portés sur un *char attelé de deux chevaux*, vinrent à ma rencontre. Le conducteur du char et le vieillard lui-même voulurent m'écarter du chemin. » — Sophocle. *Œdipe-Roi.*

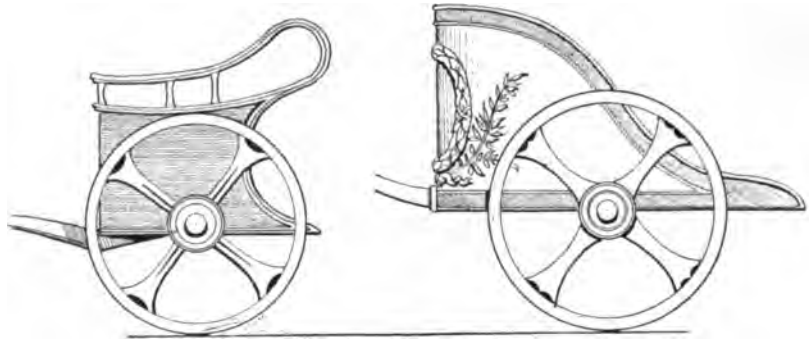
2. *Dictionnaire philosophique.*

3. Pline l'Ancien. *Hist. nat.* (l. VII, 57-8).

4. Noël des Vergers. *L'Étrurie et les Étrusques* (Paris, Didot, 1862).

rangs des Grecs. La cavalerie réelle, c'est-à-dire indépendante d'attelage, ne fut connue que plus tard.

Il importe pourtant de voir et d'étudier la locomotion grecque ailleurs que dans la guerre. Les fêtes en l'honneur des dieux étaient nombreuses. Là, surtout, pouvait venir parader la haute société dans l'équipage des magnifiques quadriges. « Aux Hyacinthies[1], fêtes en l'honneur de Déméter, célébrées à Amyclée, dans le mois d'Héca-



CHAR GREC ET CHAR ROMAIN.

tombeus, on voyait les jeunes filles de Lacédémone se promener, au milieu de la foule, dans des voitures richement et particulièrement ornées pour la circonstance. Ces chars, nommés *canathres*, leur servaient aussi dans la pompe du cortège qui avait lieu pour se rendre au temple d'Hélène à Therapné, non loin de Sparte, auprès de la plaine de l'Eurotas. »

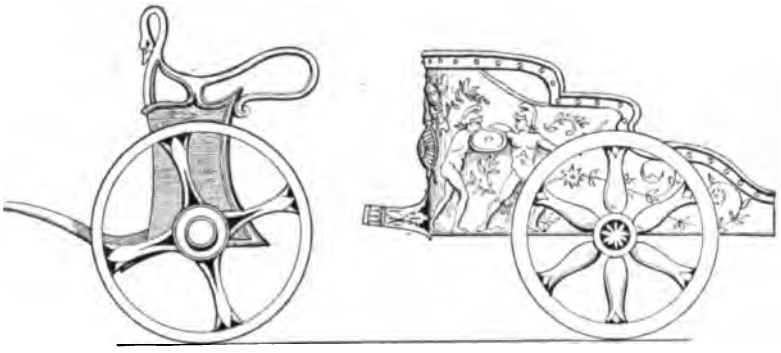
Ainsi le char occupe, dans la vie privée des Grecs, une place aussi importante que celle qu'il prenait à la guerre. Nous retrouvons dans les œuvres de Pindare[2] de nombreuses descriptions des magnifiques courses d'Olympie. Tour à tour il y célèbre les exploits des coureurs[3], la beauté des quadriges, la noblesse des chevaux.

Grâce à lui, les noms des plus célèbres champions de son époque sont venus jusqu'à nous, entre autres ceux de l'Éléen Evagoras et de l'Épidamnien Cléosthène. « Evagoras vainquit à la course à deux chevaux, dit encore Ramée; c'était la première fois que cette espèce de

1. Ramée. *Histoire des chars, carrosses, omnibus*, p. 14.
2. Pindare. *Olympiades*.
3. Hermogène de Xante (en Lycie) remporta, dit-il, huit victoires en trois olympiades. Lasthine le Thébain battit un cheval dans l'arène, et Polymestor, jeune chevrier de Milet, attrapait un lièvre à la course.

véhicule entrait dans la lice. Cléosthène fut vainqueur à la course du char à quatre chevaux. »

Heureux Evagoras, heureux Cléosthène, assurés, grâce à Pindare, de l'immortalité! Quels cyclistes modernes ne payeraient pas chèrement le grand honneur d'être immortalisés par Pindare! Mais nos poètes nationaux sont sourds à ce genre de sport. Nos Jacquelin, nos Bourrillon, nos Bouhours risquent fort d'être méconnus dans quelques siècles!



CHAR GREC ET CHAR ROMAIN.

Les bœufs, comme les chevaux, sont aimés des Grecs. Les médailles d'Argos et d'Étrurie nous ont conservé quelques-unes des images de Junon. Au revers de ces médailles la prêtresse Cydippe apparaît, se rendant au temple de la déesse sur un *char* traîné par un couple de bœufs[1].

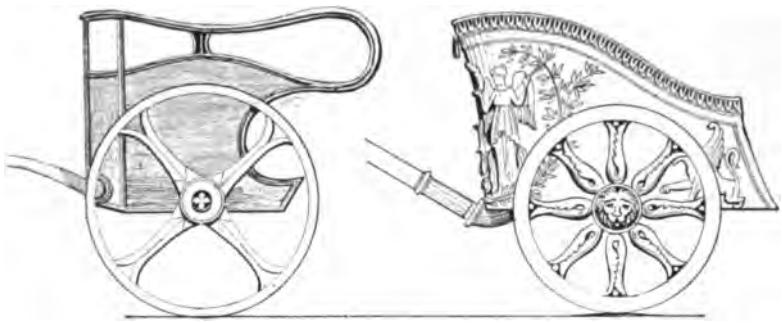
Chez les Grecs, des lois réglèrent bientôt l'emploi des divers chariots. La plus rigoureuse de ces lois fut celle de Solon qui ordonnait « que toute femme honnête ne devrait sortir la nuit, de chez elle, qu'en voiture et éclairée par une torche ». Mais ce rigorisme dura peu. Le luxe s'en mêlant, les chars ne tardèrent pas à redevenir les compagnons fidèles de plaisir et de jeux. Le caprice alla jusqu'à permettre d'atteler des mules à la place des chevaux dans les cirques publics. Un peu plus tard, la journée des Thermophories, fête consacrée à Déméter, devint le prétexte des premiers excès. A l'une de ces fêtes on vit un cortège de femmes pieds nus, qui accompagnaient le char sacré, à travers Athènes jusqu'au Thermophorion. Dans une autre ce fut le scandaleux spectacle de Thémistocle, accompagné de

1. « Il fallait absolument qu'un jour la prêtresse Cydippe se rendît au temple sur un char traîné par un couple de bœufs; comme le temps de la cérémonie pressait et qu'il ne permettait pas à Cléobis et Biton, fils de Cydippe, d'aller chercher leurs bœufs qui n'étaient point encore revenus des champs, ils se mirent eux-mêmes sous le joug, et, tirant le char sur lequel leur mère était montée, ils le conduisirent ainsi quarante-cinq stades jusqu'au temple de la Déesse ». — RAMÉE, d'après Hérodote (l. I, chap. 31).

plusieurs hétaïres, qui traversa la ville dans une somptueuse *biga*. Les chars devinrent les licencieux prétextes des Dyonisiaques et des fêtes d'Erôs.

Déjà nous sommes près de Rome...

Mais, pouvons-nous quitter la Grèce sans avoir parlé de Philippe, roi de Macédoine, et du grand Alexandre? On n'ignore pas que le père de Philippe de Macédoine, ayant reçu, de l'oracle d'Apollon, cette réponse, au sujet de la manière de sa mort : « Garde-toi des charrettes », fit détruire tous les chars et charrettes [1]. « Mais, dit Christine de Pisan, il fut déçu en son opinion, car Pesanias, le prince qui le tua en la bataille, portait, en ses devises et bannières, la figure de



CHAR GREC. CHAR ROMAIN.

charrette et au panoncel du glaive dont il fut occis, avait pour trait deux *charrettes*. » L'effroi d'Alexandre pour les attelages fut beaucoup moins grand. Les historiens disent, au contraire, qu'il les aimait magnifiques et riches. Lui-même, conduisait ses chevaux pour lesquels il témoignait d'ailleurs d'une très grande affection. Tout le monde sait, en effet que lorsque mourut l'un de ceux qu'il aimait le plus, il le pleura et ordonna qu'un magnifique tombeau lui fût élevé. Diodore de Sicile rapporte, à son tour, que le char funèbre sur lequel les restes de ce grand roi furent transportés de Babylone en Égypte fut le plus beau de toute l'antiquité. Il ne dit pas si les coursiers, comme ceux de Patrocle, pleurèrent cette fois leur glorieux maître [2].

1. Cité par le baron DE WISMES.

2. Poleni, le comte de Caylus, Sainte-Croix et Quatremère de Quincy ont essayé tous les quatre de reconstituer, d'après les descriptions de Diodore de Sicile, le char funèbre d'Alexandre. On peut les consulter avec fruit.

ROME

Rome, plus peut-être que toute autre ville, fit monter de belles fêtes de chars, de splendides réjouissances équestres, de triomphes sans pareils, des courses merveilleuses dans les cirques sablés! — Les historiens et les poètes célèbrent, à l'envi, le luxe des attelages, la beauté des coursiers, l'agilité des cochers et des capitaines : « Lorsque, dans les combats de la course, deux rapides chars s'élancent dans la carrière, s'écrie Virgile (*Géorg.*, liv. II), voyez comme leurs jeunes conducteurs, armés d'un fouet menaçant, espérant de vaincre, craignant d'être vaincus, se penchent sur leurs coursiers, leur abandonnant les rênes, tantôt se baissant, tantôt se dressant et paraissant prendre leur essor pour fendre le vaste espace des airs. L'essieu s'allume, le char vole, un nuage de poussière les dérobe aux yeux[1]. »

Ainsi l'usage des chars est passé d'Olympie à Rome. La corporation des charrons acquit, dans la cité, une importance prépondérante; la décoration des véhicules de guerre, de course et de plaisance réclame le concours des peintres (*Pictor quadrigularius*), des fabricants de coussins (*Culcitrarius*), des selliers, des bourreliers[2]. Tout un monde d'artisans, sans compter les cochers, ne vit plus que du travail des chars. Les chars, sous différents noms, sont employés à tous les usages, pour les transports de matériaux, pour les opérations de guerre, pour les promenades. Les législateurs, effrayés de l'extension que prend ce goût nouveau, s'insurgent contre l'excès des voitures dans les rues de Rome. Des lois réglementent les proportions que doivent observer les constructeurs dans le travail des roues, de la caisse et des ornements. A l'origine, ces chariots étaient encore massifs. Ginzrot[3] nous en a laissé quelques images ; Schefferus, abondamment, nous en donne ailleurs la description[4] détaillée.

1. Virgile, dans le même livre des *Géorgiques*, parle des chars de course phrygiens introduits dans l'Afrique par Erechtée :

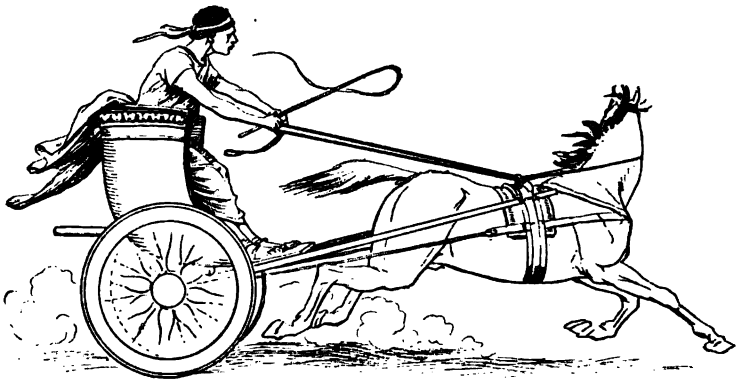
Primus Erichtonius currus et quatuor ausus
Jungere equos rapidusque rotis insistere victor...

2. Mommsen et Marquart. *Manuel des antiquités romaines.*

3. Ginzrot (Johann Christian). *Die Wägen und Fahwerke des grieschen und Römer und anderer alten volker nebit des Bespannung. Laümumg und verzerung ihrer Zug* (Munchen).

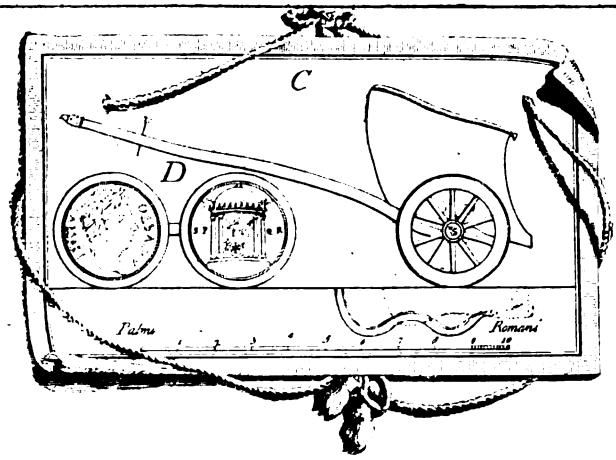
4. J. Schefferus. *De Re vehicuları veterum, libri duo.*

Le luxe éclatant des voitures se développa surtout au commencement et au milieu de la République. Ce genre de transport, qui n'avait été permis qu'au citoyen de marque, ne tarda pas de tomber à l'usage du vulgaire. Le sénateur Métellus[1], ayant eu le grand courage de sauver un jour des flammes, au péril de ses jours, le *palladium* du sacré temple de Vesta, s'était vu accorder la faveur de pouvoir circuler sur les voies romaines dans un char décoré. A sa suite, nombre d'autres, par vanité, s'efforcèrent d'obtenir ce privilège. La somptuosité des attributs forgés, l'insolence des dorures, la mollesse des coussins et des tentures étalaient aux yeux des censeurs un trop orgueilleux et trop bruyant spectacle. Dès 214 avant Jésus-Christ, la loi Appia défend aux femmes de se servir des voitures dans Rome et dans les autres villes ou à un mille de leur enceinte, sauf en cas de sacrifice public[2], mais cette ordonnance demeure lettre morte et doit être abrogée. César (195), aussi rigoriste, n'admet les chars qu'à la guerre. Les livrées tapageuses des cochers l'exaspèrent; il désire garder pour lui seul toute la pompe des cortèges. La *lex Julia municipalis* nous apprend que des édits consulaires interdisaient, pendant le jour, l'usage des chariots de charge dans les rues de la ville. Rome est propre, Rome a le respect de ses voies, de ses forums, de ses splendides jardins. Il ne faut pas que la circulation publique soit troublée par l'abondance des litières et des chars tapageurs. Antonin le Pieux mit ordre au luxe exagéré des transports et des montures. Le sévère Marc-Aurèle alla plus loin encore[3] : il interdit l'usage des chevaux et même des voitures. Mais ces édits impériaux ne tinrent pas longtemps contre l'usage. De bonne heure l'accroissement des travaux, des industries et des voyages de toutes



CURRUS ROMAIN DANS L'ARÈNE.

1. Le baron de Wismes. *Les Chars aux diverses époques.*
2. Tite-Live (l. 24, t. 1).
3. D. Ramée. *Histoire des chars, carrosses, omnibus et voitures de tous genres.*



Carro o Biga di

A

Alla Santità di Nostro Signore PIO SESTO Pontefice Ma

A Parte anteriore dove sono effigiati i simboli denotanti la velocità del Carro

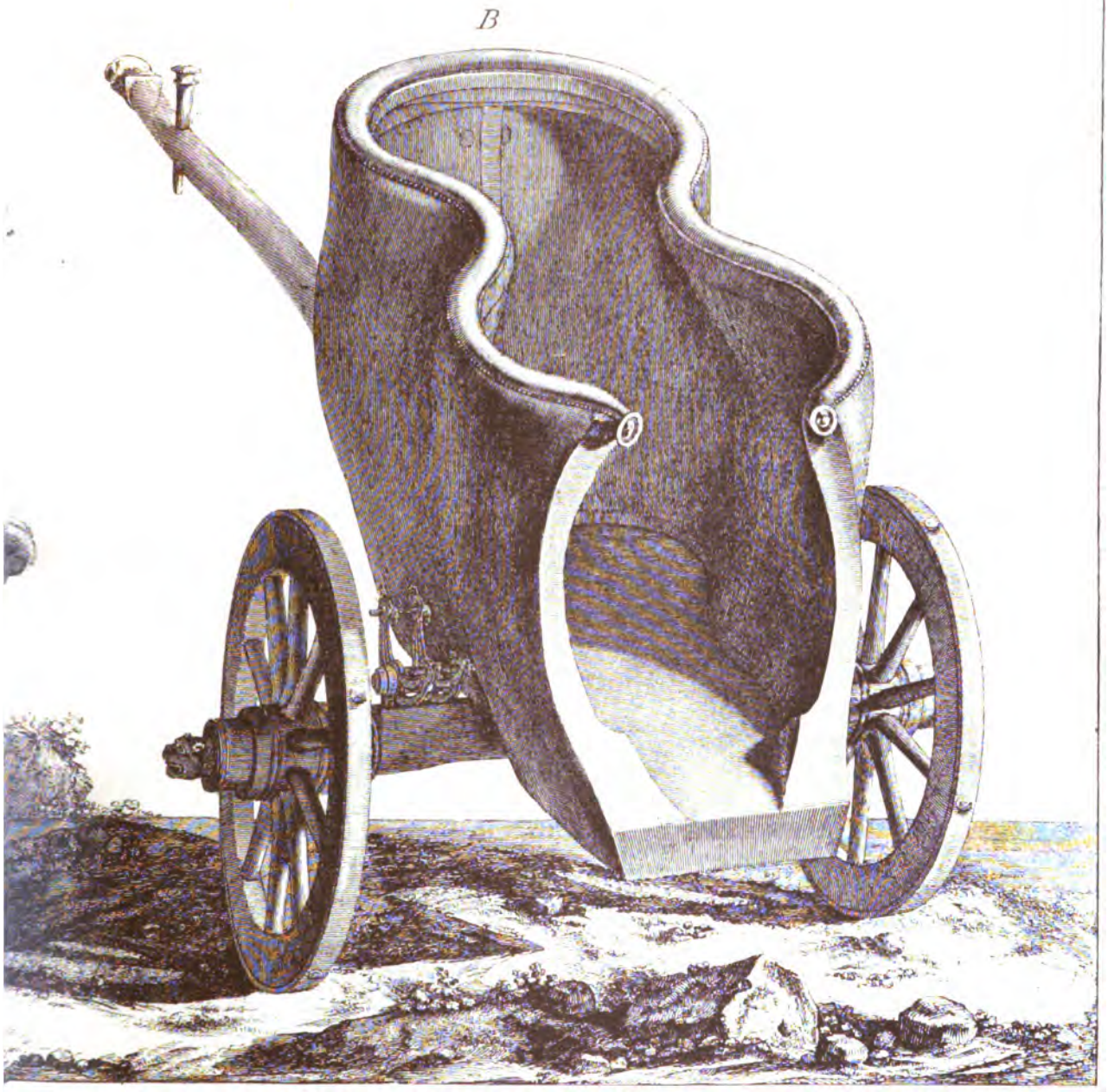
C Cartello con profilo pianta, e scala della Biga o Carro

Francesco P

Questo inedito Monumento ora si conserva appresso

CHARS

Metallo Antico Etrusco usato ne Giuochi Circensi



ſsimo dell' Erudizione, e delle Arti Splendidiſsimo Promotore

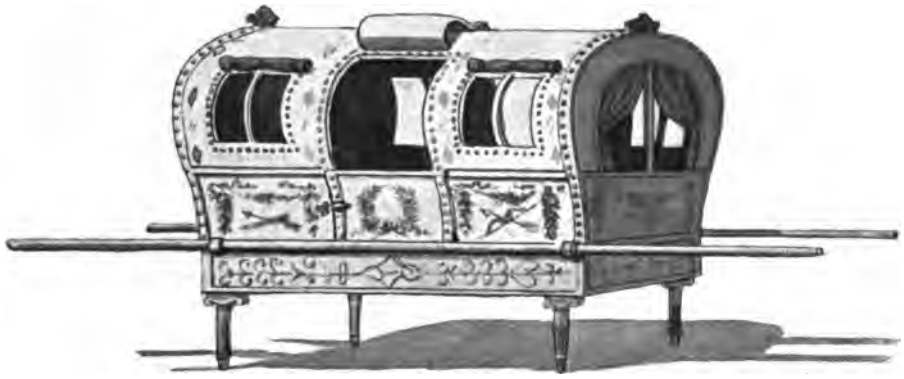
ranesi D.D.D.

B Parte, posteriore ed interna, che conteneva l'Auriga, e suo Ajutante

D Medaglia d'Argento di Augusto in cui è effigiato un somigliante Carro

i Sig. Stefano Pazzaglia ajutante del regimento delle guardie Pontificie

sortes prévalurent contre les lois anciennes. Les médailles, les fresques pompéiennes, les vases sacrés nous ont conservé la figuration de la plupart des véhicules romains[1]. Un voyageur anglais, au dire du commentateur Thrupp[2], a donné le dessin d'un camion romain destiné — par Silène! — au transport des outres de vin. Ce camion a quatre roues, est massif et même par la forme de l'essieu est identique en tout aux charrettes dont se servent de nos jours les brasseurs de Vienne et de Munich. C'est dire que la carrosserie antique était fort avancée et, même à travers les siècles, se trouve avoir pu rivaliser avec le charronnage allemand.



LITIÈRE ROMAINE A HUIT PORTEURS.

Dès qu'elles eurent droit de cité, les entreprises particulières de voitures de louage (*rheda meritoria, meritoria vehicula :* SUET. *Les Douze Césars, Vie de Caligula*) ne tardèrent pas à inonder les voies neuves de leurs nombreux transports. L'entreprise des postes augmenta encore cette affluence. Ce service ne fonctionna réellement qu'à partir d'Auguste (32 av. J.-C. — 14 apr. J.-C.) Cet empereur autorisa l'emploi des chars pour le transport des dépêches. C'était là un grand progrès et qui ne contribua pas peu au développement économique et intellectuel de ce temps de lumière et de génie. C'est à Auguste qu'on doit aussi le fameux milliaire doré que l'on plaça au centre de Rome et d'où l'on pouvait compter facilement toutes les

1. Voir GRASSET-SAINT-SAUVEUR. *L'Antique Rome.* — DELISLE DE SALES. *Lettre de Brutus sur les chars anciens et modernes.* — DAREMBERG ET SAGLIO. *Dictionnaire d'antiquités grecques et romaines. Bulletin des antiquaires de France. Magasin pittoresque.*

2. *Cortèges historiques et moyens de transport,* par A. HEIM ET CATTIER.

distances. Ce grand empereur, comme on le voit, fut un homme de progrès et un ami de la locomotion.

Quelques vases étrusques nous permettent d'apprécier, en étudiant les images qui les ornent, la perfection des transports postaux dus à l'initiative d'Auguste. L'un de ces plus anciens transports est le *cisium* qui, par sa construction et sa légèreté, ressemble assez à notre cabriolet de France ou, comme le très érudit baron de Wismes nous le fait remarquer, au *calessin* des hommes de Naples. On prétend même que c'est dans l'un de ces *cisium*, que le poète Horace se rendit de Rome à sa campagne de Brindes[1]. Du moins la description que lui-même a donnée de ce char nous autorise à le croire. Mais puisque nous sommes au siècle d'Auguste et que le nom charmant d'Horace vient sur nos lèvres, écoutons ce que dit le poète des fameuses courses de chars :

Sunt quos curriculo pulverem Olympiam
Collegisse juvat, metaque fervidis
Evitata rotis, palmaque nobilis
Terrarum dominos evehit at deos.

Après quoi, entrons dans Rome.

*
* *

... Un monde compact se presse aujourd'hui dans les voies romaines, sur le parcours des licteurs. Tous les citoyens ont abandonné leurs demeures. Les riches patriciens, les proconsuls, les tribuns, sur des chars magnifiquement ornés, encombrent Rome entière, du mont Antonin au mont Capitolin, de l'aqueduc de Valens à l'amphithéâtre Flavien. Les légions passent, soulevant les enseignes militaires, devant l'image des dieux. La voie Appienne est encombrée de chars. N'est-ce point par là que le jeune empereur Antoninus Elagabale doit faire son entrée dans Rome, au milieu de l'éclatant tumulte de sa suite orientale? — Déposons une couronne de roses, en offrande aux lares familiers du logis; le temple de Janus est aujourd'hui fermé : il y a réjouissance pour le peuple de Rome. — Çà, que les esclaves attellent les mulets à mon *covinus*, ma petite voiture d'agrément. Rien n'est plus léger que ce véhicule que Martial aima au point de le célébrer[2]. Cocher, attelle mes dociles

1. Horace. *Satires*, l. 15.
2. Martial (xii, 24) :

O jucunda, covinne, solitudo
Carrucca magis essedoque gratum
Facundi mihi munus Æliani...

petits bidets. Mets-leur des fleurs au collier. Par les dieux! hâte-toi. J'entends dehors le bruit que fait la foule qui se hâte.

— Maître, ce n'est rien. Il y a fête à côté, chez le maître charron. Il marie sa fille Claudia au cocher Paulus, celui qui triompha au cirque, aux Bacchanales dernières!

— Quoi! Paulus quitte le *currus*[1] du cirque pour l'*apène*[2] du mariage. Locomotion périlleuse! par César!

— Maître, entendez-vous ce bruit?

— Oui, par ma barbe, je l'entends! Mauvais esclave, noue donc la fibule de ma toge et dis-moi qui fait ce bruit?

— Maître, ce sont les amis de Claudius et de Paulus, tous les *carpentarii*, les *redharii*, les *essedarii*, les *cisiarii*, les *plostrarii*[3], qui boivent force falerne et s'exclament à qui mieux mieux.

— Vois donc par la fenêtre du *tepidarium* ce que fait encore cette engeance. Tout ce bruit convient mal à un jour de triomphe. N'est-ce point aujourd'hui l'arrivée d'Elagabale, le jeune Asiatique aux lèvres et aux yeux peints?

— Si fait, maître.

— Qu'entend-on rouler encore sur les dalles?

— Maître, Mme Claudia et Paulus jettent des noix à la foule; ils entendent ainsi montrer qu'ils n'ont plus rien de commun avec les petits enfants; que ce sont aujourd'hui de grandes personnes fort propres à allumer, à son heure, le flambeau de Vénus!

— Les jeunes gens ne respectent plus rien, aujourd'hui, Linus! Va donc voir si la *carrucca*[4] est prête et si le cocher est disposé à conduire. Dis-lui qu'aujourd'hui je sors dans une belle *carrucca*, dans celle qui a quatre roues d'argent[5]. L'ancienne n'a que des roues de cuivre et des jantes d'ivoire, cela était bon sous le règne de Sévère; mais, depuis, Aurélien est venu! Vive Aurélien César qui a toléré les roues d'argent aux *carruques!* — Par exemple, Linus, veille que, par les coussins entassés, ma carruque paraisse plus haute que toutes les autres[6] et puis veille

1. *Currus* : char simple à deux roues; *arcuatus currus* (le même avec tente).
2. Voiture de noce, à Rome.
3. Noms des conducteurs de *carpentum*, de *rhedarum*, d'*essedarum*, etc.
4. *Carruca* ou *carrucha*, terme étendu plus tard à toute espèce de voitures : voiture de luxe, voiture officielle dont le nom comme la chose se sont perpétués sous la forme de *carrozza*, *carrosse*, *carrocca* (le baron de Wismes).
5. Pline. *Histoire*. — Vopisque. *Vie d'Aurélien*, p. 45.
6. Ammien Marcellin : « Il y avait des gens qui se faisaient un honneur d'aller dans des carruques plus hautes que les ordinaires et d'y briller par des habits pompeux. »

à ce que Julius, mon cocher, se revête d'éclatants habits; qu'il drape sur son épaule le manteau rouge. Est-ce qu'un grand dignitaire comme moi et un cocher comme Julius peuvent sortir un jour de triomphe autrement que dans la plus somptueuse des carruques[1]?

— Mais, maître. vous aviez commandé, tout à l'heure, d'atteler les bidets du *covinus!*

— Le *covinus!* Le *covinus* un jour de triomphe! Linus, mauvais esclave, tu déshonores ton maître!

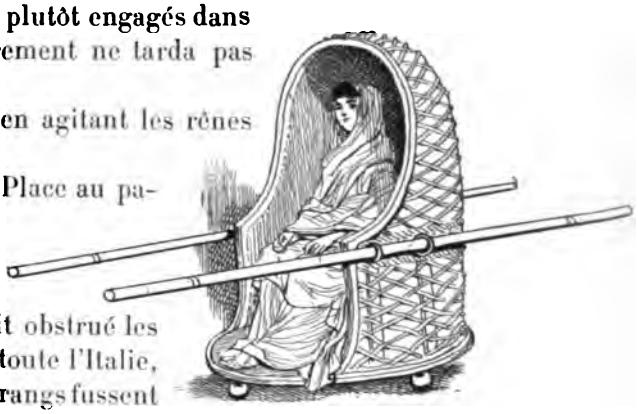
Ainsi parlaient le patricien Ammius et Linus son esclave, le jour de l'entrée triomphale d'Héliogabale dans la ville des Césars.

Bientôt la *carrucca* fut prête et les deux Romains ne tardèrent pas à y monter. Ils ne s'étaient pas plutôt engagés dans la voie Aurélienne qu'un encombrement ne tarda pas à se produire.

Julius, debout à l'avant, criait en agitant les rênes dorées :

— Place au patricien Ammius! Place au patricien Ammius!

Mais les cochers et les chevaux restaient sourds. Jamais encombrement plus grand de voitures n'avait obstrué les rues de la ville. Il semblait que de toute l'Italie, de tout l'empire, les citoyens de tous rangs fussent accourus pour assister au triomphe de l'Asiatique. Du haut de sa *carrucca*, le patricien Ammius put admirer toutes les espèces de voitures de l'époque romaine :



CHAISE A PORTEUR A ROME.

Des flamines et des prêtres aux longues tuniques passèrent d'abord; ils portaient sur leurs épaules une litière sacrée, le *ferculum*. Une petite statue de Vesta y était assise. Julius, en signe d'honneur, leva son fouet. D'autres prêtres suivaient ceux-ci, c'étaient les augures, ceux qui connaissent la vérité d'après la fumée des entrailles des bêtes, les jours de tauroboles. Ils étaient montés dans le *carpentum* capitolin[2]. Ce char admirable, aux belles

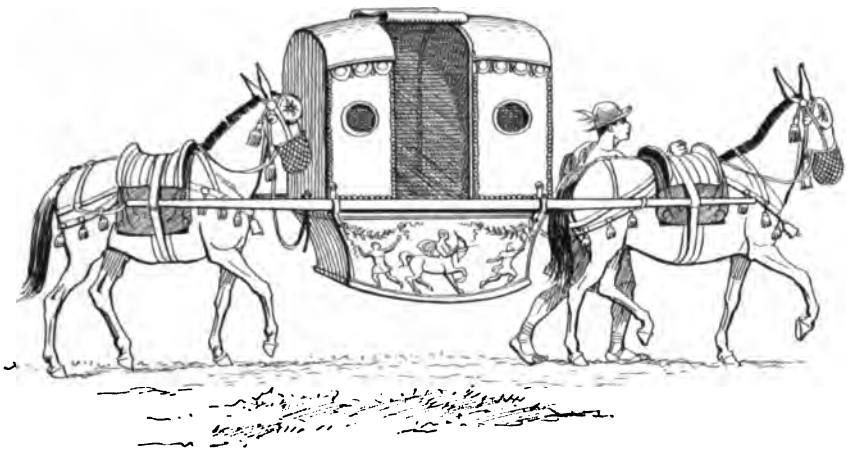
1. La *carrucca* était obligatoire pour les grands dignitaires. Voir *Codex Justinianus* (l. II, t. 19) et *Codex Theodosianus :* « Omnes honorati, seu civilium, seu militarium vehiculis dignitatis suæ, id est carrucis, intra urbem sacratissimi nominis semper utantur. »

2. Le P. de Montfaucon, *Antiquités*, dit que le *carpentum* ne servait pas seulement pour les femmes. Un roi gaulois nommé Bituitus, dit-il, combattait sur un *carpentum* d'argent et fut mené en triomphe sur un chariot semblable.

« C'était la voiture ordinaire des empereurs. » (Saint Chrysostome.)

« Les empereurs allaient dans des chariots d'or. » (Philostrate.)

dorures[1], était attelé de beaux chevaux immaculés et blancs comme le jour[2]; le *carpentum* était fermé de rideaux pourpres. Ammius ne tarda pas de reconnaître dans ce char magnifique celui qui avait servi à Messaline pour son triomphe; et cela à cause de belles peintures qui étaient sur les flancs et où se voyaient des scènes de la vie amoureuse de Lucunon rapportée si élégamment par Tite-Live. Ammius bientôt ne tarda pas à goûter le charme de ce spectacle



LITIÈRE ROMAINE ATTELÉE DE MULETS.

intense, de cette foule bariolée, où ce n'étaient que chevaux fringants, attelages superbes et cochers luxueux.

Après le *carpentum* des prêtres passa le *pilentum* des Vestales. Ce char avait la souple beauté des vierges qu'il portait. De fines peintures en ornaient les parois[3]. On eût dit une conque transparente et fine posée sur des roues légères. Les légionnaires, devant les belles jeunes filles, inclinèrent les enseignes. Le peuple, tout à l'heure bruyant, se calma devant la majesté simple des jeunes fronts candides. Quelques-unes des Vestales étaient debout; d'autres assises sur des chaises curules. L'emploi de ces chaises, réservées d'abord aux flamines, était un honneur qu'elles devaient à Numa. Devant elles tous les autres chars s'écartèrent pour laisser libre la

1. Lampride dit qu'Héliogabale ne se servait que de chars dorés.

2. « Les chevaux et les mulets blancs étaient les plus estimés des gens riches et les prêtres s'en servaient pour leurs chariots », dit Lucien.

3. Une médaille de l'impératrice Faustine représente une pilentum traîné par deux lions. (Cabinet des médailles.)

voie[1]. Julius comme les autres recula sa carruque, mais aussitôt Ammius le gourmanda :

— Outre à falerne! viande à belluaire! pourquoi recules-tu la carruque ?

Alors des *harmamaxas* aux belles roues, chargées de femmes, débouchent de la voie du cirque, sur la voie Aurélienne!

— Ah! maître, les femmes qui voyagent en *harmamaxas* ne sont pas belles. Il n'y a que celles qui voyagent dans les litières qui soient belles, parce qu'on ne les voit pas!...

De nombreuses litières, légères aux épaules robustes des porteurs, ne tardèrent pas en effet de se grouper, en se poussant du côté de l'endroit du triomphe. Tous les genres y étaient représentés : l'*arcera* aux tentures riches et flottantes; la *lectica*[2] dont des mains blanches, chargées de bagues, écartaient les voiles; la *basterna* au palanquin enrichi de dorures à travers les rideaux de qui souriaient d'honnêtes visages de dames romaines[3]. Bientôt les litières passèrent, et Julius, comme figé dans sa tunique pourpre, ne releva pas les rênes. Comme son maître Ammius, il admirait les beaux cortèges. Un cri de joie sortit bientôt de la gorge de l'esclave. Ne venait-il pas de reconnaître ses camarades, les cochers du cirque. Ceux-ci avançaient en effet aux roulements prolongés du *currus*, de la *biga*, de la *triga*, de la *quadriga*, du *decemjugis*[4]. Les rayons du soleil jouaient dans le miroir de leurs casques, et les plis de leurs « præcincta » de laine les enveloppaient d'un nuage protecteur. Julius, au passage, les salua. Il remarqua, qu'à l'intention de ce jour de fête, les haines des factions s'étaient éteintes et que les cochers rouges marchaient sans colère, auprès des cochers bleus[5]. Beaucoup portaient sur la poitrine des images à l'effigie des empereurs cochers et jouteurs de cirque. En se penchant Ammius y reconnut les camées de Néron et de Caligula; d'autres avaient,

1. Grasset Saint-Sauveur. *L'Antique Rome :* « Une loi terrible punissait de mort, sans aucune rémission, quiconque se jetterait sur la litière d'un vestale allant par la ville. »

2. La *lectica* a été introduite à Rome après les guerres puniques. Destinée particulièrement aux jeunes filles qui ne pouvaient sortir à pied, que la tête couverte d'un voile, elle était interdite aux hommes et affranchis n'ayant pas quarante ans.

3. La *basterna* était destinée aux plébéiennes et aux femmes honnêtes, « car les autres ne peuvent aller qu'à pied », dit l'histoire. Les impératrices elles-mêmes ne sortaient en voiture que les jours de triomphes ou d'offices religieux.

4. Les chevaux de la *biga* étaient attelés de front comme ceux du *decemjugis;* la *triga* avait trois chevaux dont un en volée; la *quadriga* comprenait quatre chevaux.

5. Le baron de Wismes. Domitien, empereur, était si passionné pour les jeux du cirque qu'il en ordonnait jusqu'à cent fois par jour. On dit qu'il faisait distribuer aux spectateurs des mouchoirs (*oraria*) pour exciter l'ardeur des cochers.

brodées sur leurs tuniques, les images des chevaux illustres qu'aimèrent passionnément les grands hommes de guerre : Incitatus, cheval de Caligula à qui son maître fit décerner la qualité de pontife; Borysthène et Volucris, les coursiers d'Adrien et de Vérus. La horde bariolée lentement disparut dans la voie Aurélienne. Ce fut alors le défilé des chars du peuple et des affranchis, les *veredarius* de la poste; un *essedum* passa, rapide sur ses deux roues. Enfin, de la voie Sigillaria, un *covinus* déboucha, un *covinus* et une *rhedâ!* La *rhedâ* était vieille et un peu cassée. A la voir le patricien pouffa de rire. A l'aspect d'un gros homme de marchand, immense et hydropique, dont toute la graisse envahissait le véhicule, il ne put retenir de petits gloussements de voix.

— Par Martial! cria-t-il, en citant un vers du poète :

Plenâ Bassus ibat in rhedâ.

Je ne sais si ce gros homme est Bassus, mais l'épigramme est vraie !

Puis ce furent des voitures à horloge[1], ingénieuses et légères. Un appareil placé à l'arrière indiquait sur des chiffres combien, après un certain nombre de tours de roues, on avait fait de chemin. Ammius les admira beaucoup. Des *carri* de toute sorte suivaient encore[2]. Après la dernière *plostra*[3] à deux roues, Julius enfin secoua sa torpeur. Une immense acclamation venait de monter vers le ciel limpide. Le *currus triumphalis*, le char du triomphe, la *thensa* impériale venait sans doute de paraître. Ammius, malgré son embonpoint, grimpa lestement sur les épaules de Julius et voici, au delà de l'enchevêtrement de tous les chars et de tous les véhicules, le spectacle inoubliable qu'il aperçut. — Devant la thensâ — qui s'ébranlait lentement ainsi qu'une tour pesante — marchaient les buccinateurs et les joueurs de fifres. Un groupe de belles prostituées, le sein nu et le col découvert[5], accompagnaient de leurs danses le char de la *Pierre sacrée*.

1. VITRUVE. *L'Architecture.*
2. Voir les carri reproduits d'après les colonnes Trajane et Antonine dans Ginzrot (I. I, pl. IX).
3. Voir la *plostra* à deux roues dans les reproductions qu'en donne Ginzrot (I, pl. VI).
4. La *thensâ* était attelée de quatre chevaux. Mais certains empereurs y firent atteler des lions et des éléphants.
5. CHATEAUBRIAND. *Études historiques :* « A des chars d'or incrusté de pierres précieuses, Elagabale entraînait deux, trois et quatre jeunes femmes, le sein découvert, et il se faisait traîner par le quadrige. Quelquefois il était nu, ainsi que son élégant attelage, et il roulait sous des portiques semés de paillettes d'or comme le Soleil conduit par les Heures. »

« Le char était traîné par un attelage de six chevaux blancs, très forts et irréprochables, couverts de dorures et d'ornements de plusieurs couleurs[1]. » Antoninus Elagabale, les lèvres et les yeux peints, couvert de bracelets et d'étoffes, marchait en avant du char, enveloppé par des nuages de parfums. C'était un admirable adolescent aux belles formes et à la tête troublante. Son luxe asiatique déplut à Ammius, mais il ne put le voir aussi bien qu'il pensait.

CARRUCA ROMAINE.

L'empereur ne cessait, en effet, de fixer ses regards sur la Divine Pierre et cela nuisait à l'admiration qu'on eût pu lui prêter[2]...

Mais, à ce moment, un geste de Julius détruisit l'équilibre du patricien. Avec un violent juron, Ammius retomba dans sa carruque. Celle-ci s'ébranla au geste des solides chevaux, et l'attelage alla rejoindre la troupe de ceux qui se pressaient dans la voie Aurélienne.

CARTHAGE. — LES SCYTHES. — LES BARBARES

Si nous traversons le détroit de Sicile et que nous pénétrions dans le pays de l'ancienne Tunis, autrefois tributaire de Carthage, nous y rencontrerons un mode nouveau de locomotion : celui des éléphants. Déjà, dans les vieilles civilisations asiatiques, à Ninive, en Égypte, en Asie Mineure, nous avions rencontré de ces doux et énormes animaux, tantôt écrasés par le poids des pesantes tours où

1. Ramée. *Histoire des chars.*
2. Hérodien. *Vie d'Héliogabale.*

La Locomotion
en France
au Moyen Age

Entrée d'Isabeau de
Bavière à Paris
par le Pt Denis

des nuées de guerriers combattent, tantôt porteurs de la litière légère où la reine de Saba, odorante d'amour et de fleurs, parée de joyaux, écoute la chanson voluptueuse que lui chante une esclave syrienne, laquelle sait plusieurs langues et tour à tour célèbre sa

ROME : LITIÈRE DE LUXE A QUATRE PORTEURS DITE « BASTERNA ».

puissante et charmante reine dans la musique des différents dialectes. L'Inde nous avait présenté aussi, dans ses pagodes énormes et ses temples aux idoles sanglantes, les figurations formidables d'éléphants, de pierreries et d'or.

A Carthage nous ne sommes pas moins surpris et pas moins enchantés. Le magicien Gustave Flaubert[1], dans un chef-d'œuvre aussi immortel que le chant des vieux aèdes, nous a retracé, de main de maître, les combats qui se sont livrés autour de Carthage. Qui n'a lu et relu ces pages profondes et belles, d'une si haute perfection, où s'entre-choquent avec un cliquetis d'armes et une violence guerrière les armées de Narir' Havas et de Mathô contre les troupes du vieux suffète. « Deux cohortes d'éléphants, dit Flaubert, la bordaient régulièrement [l'armée]; tout en frissonnant ils faisaient

1. *Salammbô.*

tomber les éclats des flèches attachées à leur peau noire. Les Indiens accroupis sur leur garrot, parmi les touffes de plumes blanches, les retenaient tandis que, dans les tours, des hommes, cachés jusqu'aux épaules, promenaient, au bord des grands arcs tendus, des quenouilles en fer, garnies d'étoupes allumées. »

L'usage des éléphants ne se borne pas à la seule Carthage.

« Quand Pompée[1], après la conquête d'Afrique, célébra son triomphe, en l'année 81 avant l'ère vulgaire, il fit son entrée à Rome sur un char de victoire traîné par des éléphants. »

Ces animaux ne commencèrent pourtant à abonder en Italie qu'à la suite de la guerre avec Pyrrhus. Comme on les débarqua, pour la première fois en Lucanie, les Romains appelèrent ces animaux nouveaux pour eux, des *bœufs de Lucanie*. Metellus, dans un combat engagé en Sicile contre les Carthaginois, en captura plus de 140, et, quand il fallut leur faire traverser le détroit de Messine, on dut, tant leur poids était énorme, fabriquer exprès pour eux d'immenses radeaux construits de tonneaux vides et de madriers. Le passage des Alpes par Annibal, avec trente-sept éléphants, au printemps de 218, est resté, dit Ramée, l'un des faits les plus remarquables de l'histoire de la guerre.

Les Romains, comme les Carthaginois, devinrent de grands consommateurs d'éléphants[2].

Les Scythes, les Gaulois, les Germains, voire même les Barbares qui descendirent, sous la conduite d'Attila, les plateaux Mongols pour venir inonder l'Europe, possèdent à peu près tous un genre de locomotion similaire.

Ces peuples, essentiellement guerriers et nomades, adoptèrent les lourds chariots massifs qui leur servaient, à la fois, d'habitation, de remparts et de forteresses. Ils voyageaient continuellement à la façon de nos saltimbanques modernes, dans de grossières et pesantes maringottes aux lourdes roues. Ces voitures-maisons, *kibitki*, sont encore en usage aujourd'hui chez la plupart des tribus nomades de la Russie d'Asie, chez les Samoyèdes et chez les Kirghiz. La plupart ne voyagent, comme au temps d'Attila, que par files de caravanes. Le plus ordinairement et comme dans l'antiquité, leurs chariots sont traînés par des bœufs[3].

1. Ramée. *Histoire des chars, carrosses, omnibus*, etc.

2. Flavius Vopisque. *Vie de Firmus*, chap. vi, rapporte que l'empereur Firmus s'amusait à dresser des éléphants, il montait sur des hippopotames et poussait la folie jusqu'à se faire lier sur des autruches et à s'envoler avec elle.

3. Ramée. *Histoire des chars, carrosses, omnibus et voitures de tous genres.*

De ces peuples, les Gaulois peut-être furent les seuls à connaître la voiture de plaisance, la *benna*, sorte de véhicule usité à la campagne et dans les lieux de repos.

Encore semblent-ils la devoir aux Romains. Autrement les Gaulois, comme les autres peuples, étaient essentiellement guerriers. On a découvert, dans les sépultures de la Marne, bon nombre de chars gaulois[1] dont la conformité générale n'a pas laissé que de présenter des rapports avec celle des chariots décrits par César[2]. Ces véhicules sont lourds et médiocres d'ornementation; on ne rencontre pas là le souci des recherches artistiques comme chez les Romains et les Orientaux. La locomotion gauloise, fruste et neuve, est une origine. Elle représente, à la civilisation occidentale, ce que la locomotion pélasgique représenta à la civilisation grecque. On peut s'assurer que cette simplicité de formes, dans la construction des roues, de l'essieu, du timon, des parois, se modifia promptement au contact de la civilisation romaine. Les Bretons, seuls peut-être, continuèrent à se servir de ces transports difficiles et fatigants. Certains historiens ont prétendu que les Gaulois faisaient, à l'instar des Perses, usage dans les combats de chars armés de faux.

Mais cette assertion paraît erronée; les témoignages de Polybe, Tite-Live, César, Diodore ne mentionnent jamais la présence des chars armés de faux.

Lucien n'est pas plus affirmatif. S'il parle quelquefois de ces véhicules meurtriers il en attribue plutôt la construction aux Galates. Quand ceux-ci, écrit-il, combattirent contre Antiochus Soter, ils mirent en ligne quatre-vingts chariots porte-faux, très certainement attelés à quatre chevaux, et deux fois le même nombre de biges moyens.

Là s'arrêtent les probabilités[3]. Végèce d'autre part[4] écrit, après avoir cité l'exemple d'Antiochus et de Mithridate, que les Barbares ne faisaient jamais usage de ce genre de locomotion. Aurien vient corroborer les dires de l'historien fameux. Quant aux modernes

1. Théodore Reinach. *Les Chars armés de faux chez les anciens Gaulois* (Chartres, 1889).

Mazard. Essai sur les chars gaulois de la marine (*Revue archéologique*, 1877).

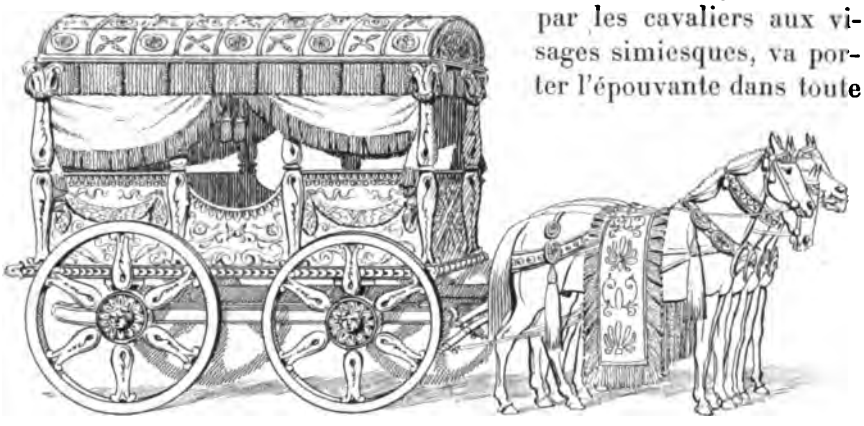
2. Jules César. *Guerre des Gaules.*

3. Frontus, après avoir raconté comment Sylla, à la bataille de Chéronée, brisa l'élan des chars à faux d'Achelaus, en lui imposant des palissades improvisées, ajoute pourtant : « C'est par le même moyen des pieux fichés en terre que César arrêta les quadriges armés de faux des Gaulois. » M. T. Reinach combat absolument les assertions de Frontus.

4. Végèce. III-24 : « Quadrigas falcatas in bello rex Antiochus et Mithridates habuerunt. »

qui ont étudié à fond cette question particulière aux Galls, tous sont d'accord sur l'absence même des chars armés de faux. MM. Amédée Thierry[1] et d'Arbois de Jubainville[2] sont formels à ce sujet. Enfin les descriptions que donne César, à propos du siège d'Alésia, ne portent aucune mention de ces véhicules inusités.

Mais un roulement, un grondement sonore de chars ne tardera pas à ébranler les belles voies gallo-romaines. Attila et ses hordes vont franchir le Rhin, et la clameur énorme de ce cortège interminable d'attelages, menés par les cavaliers aux visages simiesques, va porter l'épouvante dans toute



VOITURE DE LUXE ROMAINE DITE « CARPENTUM ».

la Gaule. L'épouvante, heureusement, ne sera pas de longue durée, et derrière la formidable muraille de tous ces chars énormes venus d'Asie, derrière ce rempart, dont l'ombre obscurcira même le champ de bataille des plaines catalauniques, le moyen âge, plus serein, plus paisible, empreint de plus d'espoir, rayonnera...

*
* *

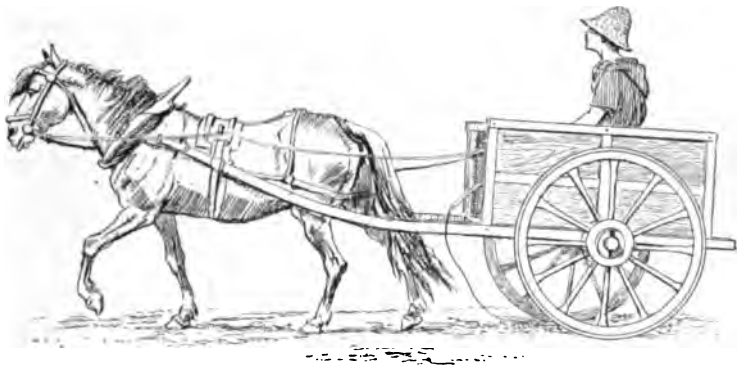
Nous avons pu voir, par le résumé si sommaire et cependant déjà si abondant de ce premier chapitre, que la construction des voitures et le souci de la locomotion, dès l'origine du monde, commencèrent à préoccuper les peuples. L'admirable civilisation romaine fut certainement la première inspiratrice de l'art de la carrosserie.

1. Amédée Thierry. *Histoire des Gaulois* (1869).
2. D'Arbois de Jubainville. Le char de guerre des Celtes dans quelques textes historiques (*Revue celtique*, t. IX, p. 387).

A Rome, au contraire de chez les autres peuples, la locomotion ne fut pas exclusivement militaire; elle ne se borna pas à une simple question de balistique et de combat. Elle s'immisça à toutes les choses de la vie ordinaire, à tous les besoins de l'existence et du commerce, à tous les travaux de la paix, de l'agriculture et des plaisirs.

Aussi peut-on dire que la carrosserie future a son origine dans ce foyer vivifiant, parfois pervers et fréquemment démoralisateur, mais si souvent aussi inspirateur de la civilisation future.

Avec le moyen âge et les légères études de locomotion chez les autres peuples qui vont suivre, nous allons enfin abandonner ces sonores descriptions guerrières, pour entrer dans celles plus charmantes, plus artistiques et plus confortables de la locomotion usuelle.



VOITURE DE PAYSAN ROMAIN.

DE LA LOCOMOTION A TRAVERS L'UNIVERS

HIER ET AUJOURD'HUI

Nous entrons, ici, dans le domaine de la fantaisie et du caprice. — Nous quittons les chevauchées guerrières et les récits de bataille pour aborder les contes des Mille et une Nuits et les relations des voyageurs. — Voici les beaux palanquins orientaux aux franges de pierreries et d'or; voici les gondoles qui glissent sur les rivières bleues, et aussi les chaises chamarrées où des princesses sommeillent; voici les traîneaux et les carrosses primitifs; en un mot tout le passé et toute la légende. Les peuples vont défiler devant nous, chacun avec son système propre de locomotion. Alors nous pourrons reconnaître quelle admirable symétrie, quelle harmonie ethnique merveilleuse guident la construction des divers transports. Ainsi que chaque peuple possède des monuments d'une architecture particulière, une langue d'une sonorité particulière, de même possède-t-il ses chars d'une structure et d'un caractère choisi.

Les moyens de locomotion dépendent de la faune et de la flore du pays. Ils se modèlent suivant la facilité des routes, à l'image des rivières, des plaines, des glaciers, des marais. Le patin et le traîneau seront employés dans les pays du Nord; les gondoles à Venise; les chameaux dans le désert; l'homme des marécages se servira des échasses pour franchir les terrains de fondrières où son maigre trou-

peau trouve à peine à brouter une pâture chétive. Il y a là une loi qui dérive naturellement de la distribution des races. L'industrie humaine a compris cette loi; elle s'y est conformée, et, de l'architecture physique de sa patrie, l'homme a déterminé l'architecture de sa maison et de sa voiture. Cette architecture a subi la domination de l'époque et du lieu; elle a reçu avec le temps une empreinte progressive de mécanisme, une perfection croissante de solidité et de confort. Nos automobiles et nos coupés modernes ont certes bien du charme; mais ce charme ne vaut-il pas surtout par la commodité et notre esprit s'en déclare-t-il entièrement satisfait? — Certes Cendrillon craindrait de lacérer ses fines pantoufles de vair aux durs marchepieds de nos attelages contemporains; et Cendrillon aurait raison! Cendrillon vivait du temps où il suffisait de frapper un coup de baguette sur une citrouille pour voir aussitôt apparaître un délicieux carrosse bigarré, conduit par un cocher superbe et mené par de splendides chevaux. Nos Cendrillons modernes savent bien que le temps des fées est évanoui et démodé, que les baguettes merveilleuses les plus efficaces sont aujourd'hui les billets de mille francs de leurs adorateurs dévoués. Mais qu'importe! les poètes sont encore les meilleurs postillons. Pour eux il existera toujours des palanquins et des chaises à porteurs, des carrosses dorés et des traîneaux d'ivoire. C'est avec eux, seigneur lecteur, que nous allons, frappant d'un coup de la baguette magique sur la citrouille de la fantaisie, retourner très longtemps et très loin en arrière.

EN CHINE

Par la vertu de la divine baguette, nous voici transportés dans l'une des rues principales de Pékin. Il est l'heure de midi. Une foule nombreuse peuple les voies, les marchés et les promenades. Les marchands sont assis sur leurs portes. Des petits enfants, leurs nattes pendantes dans le dos, se rendent à l'école; voici des porteurs d'eau qui passent, des marchands de riz, des vendeurs de poisson. Les uns se servent de mulets, d'autres de chevaux; quelques-uns, pour la parade, ont amené là de grands chameaux. Une affluence de peuple se pousse sur le passage des palanquins. A travers les interstices des baguettes de bambous, de fins visages, aux paupières noircies de henné, aux parures de belles perles, s'aperçoivent. Ce sont les dames du harem impérial qui font leur promenade favo-

rite. Leurs pieds sont si petits qu'elles ne peuvent marcher longtemps et vite. La mollesse des coussins où elles reposent ménage les cahots des habiles porteurs. Ceux-ci sont au nombre de deux par palanquin. Il existe un nombre considérable de ces porteurs à Pékin, à Shanghaï, à Tien-tsin. Leur corporation est régie par une police et par des mœurs particulières. Ils portent des habits de couleur grise. Ceux qui ne peuvent se faire porteurs se contentent de pousser la brouette vulgaire, la chaise roulante à l'usage du bas peuple et de la bourgeoisie. Regardez comme ils se pressent en ordre et comme ils évitent les encombrements ! Celui-là pourtant va moins vite. Outre le voyageur, ne lui faut-il pas traîner, dans sa brouette, tous les colis qui accompagnent celui-ci : des corbeilles de légumes, un ballot d'étoffes et une petite cage où il y a des oiseaux[1]. Maintenant voici des cavaliers. « Tout homme qui se respecte[2] doit être à cheval ou en chaise » dans cette capitale du Ciel. L'humilité de Confucius et de Lao-tseu n'a pas enseigné aux Chinois le respect du piéton. On a pour ceux-ci, à Pékin, le mépris professionnel des cyclistes parisiens ! Mais qu'est cet assemblage de chariots bigarrés, attelés de mulets, et qui attendent auprès des cochers assis avec résignation sous leurs petits chapeaux en abat-jour ? Une station de voitures. Rien d'autre ! Il y en a beaucoup comme cela à Pékin ; le tort est que ces voitures, d'apparence si luxueuse, ne sont même pas suspendues. Depuis deux mille ans ce genre de locomotion n'a point varié au delà de la grande muraille. Les Chinois eurent du génie de bonne heure. Mais comme ce génie est resté stationnaire ! Ces inventeurs de la boussole ne surent point s'orienter au delà d'un certain cercle. Leur négligence, en fait de locomotion, va même jusqu'à laisser l'entretien des voies publiques dans l'abandon le plus misérable. Il faut vraiment être Chinois pour supporter de voyager

ARABA "VOITURE TURQUE".

1. Voir *Tour du Monde, Voyage en Chine* ; texte par M. de Moges ; dessins d'après M. de Trévise : la description d'un de ces véhicules.
2. *Relation d'un voyage de Shang-Haï à Moscou*, par A. Poussielgue.

Char public
premières Diligences
XVe Siecle

La Locomotion
voitures en commun
au Moyen Age

dans ces cités où les rues irrégulières, constamment creusées de trous béants, n'offrent qu'une surface rugueuse et pénible aux pas des chevaux et aux fers des voitures. Songez qu'à Pékin même on rencontre des rues principales qui n'ont point été réparées depuis deux ou trois siècles. Cela n'empêche pas ce peuple stoïque de vivre sa vie de cahots perpétuels, au hasard des petites brouettes où ils déambulent tout le jour, la natte au vent, les yeux mi-clos et la pipe plantée dans la bouche, pareille à une fleur de cendre. Cela ne l'empêche pas non plus de faire à ses morts de splendides funérailles. Là encore

TRAINEAU DE L'EUROPE CENTRALE. — XVIe SIÈCLE.

des multitudes de palanquins se suivent. — Regardez comme il y en a! — La plupart sont parés de belles toiles, blanches comme des tentes; ils contiennent des femmes[1]. Derrière, des bonzes psalmodient, d'une voix dolente et grave.

Le jour fuit; pourtant ne quittons point le Céleste-Empire et ses rues mal pavées sans avoir jeté un coup d'œil sur le fameux char à tambour, le *ki-li-kou*, véritable char compteur enregistrant les espaces parcourus. Ce véhicule chinois est déjà ancien. C'est l'un des plus ingénieux. Van Braam Houckgeest, l'un des ambassadeurs de la Compagnie des Indes hollandaises, le relate dans ses voyages :

« Qu'on juge de ma surprise, dit-il lui-même, lorsque j'ai vu aujourd'hui une flotte de brouettes toutes de la même grandeur. Je dis avec raison une flotte, car elle étaient à la voile, ayant un petit mât exactement mis dans un étambrai ou une gaine pratiquée sur

1. Voir les funérailles d'une Impératrice de Chine, par le Dr Ernest Martin (dans la *Revue ethnographique*); *Mémoire sur la Chine*, par Escayrac de Lauture.

l'avant de la brouette (1794-1795)[1]. » Ces voitures-barques sont fort usitées dans certains quartiers. Là encore ce sont les mêmes petites femmes aux yeux en amande, et aux petits pieds, les mêmes voyageurs paresseux avec leur affluence de volailles, de légumes, de bibelots de toute espèce, les mêmes enfants turbulents, les mêmes vieillards, les mêmes chiffons. Les Chinois (il faut le dire) ont d'ailleurs une prédilection pour les barques, les jonques, les voiliers. « Dans les provinces du midi du Céleste-Empire, dit Ramée[2], où il y a beaucoup de fleuves, les voyages se sont faits et se font encore presque toujours dans des jonques ». Et il ajoute : « En Chine, la voiture ne semble pas avoir subi de perfectionnement. » Sur cette sage remarque, remontons dans notre carrosse de citrouille, et par delà la mer, abordons dans l'Empire du Soleil :

JAPON

A Yokohama :

Ici tout le monde fait usage du palanquin, les pauvres comme les riches, depuis le daïmio titré et opulent jusqu'à l'humble *hetta* des faubourgs[3]. Les porteurs sont ici en nombre aussi considérable. On les appelle des coolies. Ils marchent pieds nus dans la boue et dans la poussière. Ce sont des êtres résignés et qui attendent aux stations, avec une patience admirable. Les uns, pour le transport de leurs clients font, depuis les temps les plus reculés, usage du *norimono* et du *cango*.

Le *cango* est le palanquin du peuple, celui où il suffit de deux porteurs; le *norimono*, au contraire, est la voiture de 1re classe. Celui-ci est souvent luxueux, garni de laques et orné de peintures; des ornements de bambou l'agrémentent. C'est de lui, sans doute, que se sert Mme Chrysanthème le jour où elle s'échappe de sa maison verte pour venir se promener au bord des bassins jonchés de lotus et garnis de cygnes aux beaux plumages. Bien qu'il y ait peu de jour, on aperçoit pourtant l'étoffe bleue de l'*obi*, le rythmique balancement de l'éventail, les pointes des fines pantoufles, les jeux d'or des épingles brillantes. Alentour marchent les coolies. Leur nombre,

1. Avant ce voyageur, dit Larousse, Grotius dans ses *Épigrammes*, Milton dans son *Paradis perdu* (1667), l'évêque Wilkins, beau-frère de Cromwell, dans ses *Mathematical magic* (1680), avaient parlé de ce chariot chinois.

2. Ramée. *Histoire des chars, carrosses, omnibus et voitures de tous genres.*

3. Racinet. *Les Costumes historiques.* — E. Guimet et Félix Régamey. *Promenades japonaises.* — *Un Voyage au Japon*, par Rodolphe Lindau (1864).

cette fois, varie de quatre à douze. Ce sont de bons garçons, un peu excentriques. On ne sait pourquoi, au passage d'un autre *norimono*, ils se mettent à exécuter des danses bouffonnes si ridicules que les passants s'arrêtent pour les regarder.

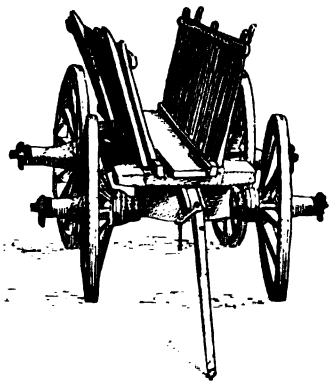
Quand un grand seigneur se rend en visite, dans l'un de ces luxueux palanquins, un coolie, derrière le cortège, porte le sabre, et, un autre, le parasol; certains poussent la magnificence jusqu'à se faire accompagner[1] de leur service à thé ou *chabinto*. Ce service consiste en boîtes laquées contenant le thé et les menus objets de porcelaine. Rien n'est plus drôle que de voir le coolie porteur du *chabinto* marcher derrière le palanquin du maître entre le coolie porteur de sabre et le coolie porteur de parasol. De nos jours, la locomotion japonaise n'a point varié. La création de la *jinrikiska* est la plus récente des inventions locomotrices du Japon. Cette sorte de voiture à deux roues est également de bois laqué; mais elle est plus légère, plus svelte que les autres. Un coolie peut facilement la traîner avec une vitesse de 4 à 5 kilomètres à l'heure.

Admirons aussi les jonques d'acajou, de bambou et de bois précieux; les Japonais sont aussi bons navigateurs qu'ils sont bons conducteurs et leurs bateaux de plaisance sont une joie pour les yeux ainsi que leurs palanquins sont un repos pour le corps.

LE POLE ARCTIQUE — LA SIBÉRIE

Cendrillon ne viendra pas avec nous ici. Elle y aurait trop froid, et il faudrait trop de fourrures. Puis, son carrosse ne pourrait pas rouler sur le désert de glace. Nous arrivons au pays d'Andersen et de la Reine des Neiges, au pays des Esquimaux. Les moyens de locomotion de ces tribus sont d'une simplicité touchante. On peut dire que, dans une histoire iconographique des transports à travers les âges leur traîneau occuperait, par la rusticité, une des premières places, à l'origine des dates. Ce traîneau, effectivement, n'a jamais varié. Il est resté le même depuis l'époque primitive. Bien que plus compliqué déjà que celui des Lapons, dont la stabilité reste douteuse, il offre certainement l'image du moyen de locomotion le plus primitif. Deux brancards à patins reliés par les montants d'un siège surélevé; une peau de bête sur le siège; le licol pour les chiens ou pour le renne; et, c'est tout.

1. Voir *le Japon illustré*, par Aimé Humbert. — *Le Japon*, par M. de Jancigny.



CHARRETTE ALLEMANDE
XVIe SIÈCLE.

Lorsque le traîneau est attelé de chiens, on choisit ceux-ci parmi les plus vigoureux. Les Esquimaux en élèvent une race particulièrement forte et serviable. Ces animaux sont de nature moyenne; on les nourrit de poissons secs. Leur sobriété et leur intelligence sont admirables. Le Dr J. J. Hayes[1], chirurgien de la marine des États-Unis, raconte ainsi la dernière partie de son voyage à la mer libre du pôle arctique : « Notre traversée n'a pas eu la pareille dans les aventures arctiques... Les 75 derniers kilomètres, où nous n'avions plus que nos chiens, nous ont pris quatorze journées; et l'on comprendra mieux combien la tâche était rude, si l'on se rappelle qu'une semblable étape peut être parcourue en cinq heures par un attelage de force moyenne sur de la glace ordinaire, et ne le fatiguerait pas moitié autant qu'une seule heure de tirage au milieu de ces hummocks qui semblaient se multiplier sous nos pas.

— Le chien de cette race court plus volontiers sur la glace unie avec un fardeau de 100 livres qu'il n'en traîne 25 sur une route qui le force à marcher à pas lents. »

Le renne, lui, est plus actif et encore meilleur coursier que le chien. « Il sert à la fois de bête de trait et de bête de somme, dit Deharme, et peut faire jusqu'à 120 kilomètres par jour, se contentant seulement de quelques bourgeons, d'écorces ou de lichens qu'il déterre sous la neige. » Aussi voyons-nous que la nature industrieuse a tout prévu pour remédier à la pauvreté des moyens. Et l'on peut dire que le renne est aux habitants du pôle ce que le chameau est à ceux du désert : un compagnon fidèle, sobre, intelligent et vif. Le nombre des chiens attelés aux traîneaux varie avec les tribus. Le *sannka* des Kamtchadales[2] est traîné par quatre ou cinq chiens; le *narta* des Esquimaux, lui, réclame jusqu'à dix, douze, même trente ou quarante chiens. Ce traîneau sert de voiture de transport et les peuplades l'emploient volontiers dans les voyages et les immigrations. C'est dans un de ces équipages que Lesseps et le Russe Kastoff[3],

1. *Les merveilles de la locomotion*, par E. Deharme.
2. Racinet. *Les Costumes historiques.*
3. De Lesseps. *Voyage au Kamtchatka.* — *Revue Britannique.* Les Esquimaux au Jardin d'Acclimatation (1881).

enfermés dans leurs *vézoks* (traîneaux fermés), traversèrent le Kamtchatka en 1877.

Les chiens conducteurs de traîneaux sont cravatés d'un collier de cuir où se lient les guides. Le plus intelligent est placé seul, à l'avant. C'est lui qui donne la direction. Il suffit de lui crier : « *Tagtag*, *Tagtag*, tourne à droite ! » « *Kongha*, *kongha*, tourne à gauche ! » « *Ah! ah!* arrête ! » « *Ha!* pars » pour que l'on soit obéi. En Suède, en Norvège, en Finlande, les mêmes moyens de locomotion s'emploient indifféremment.

VOITURE ALLEMANDE. — 1500.

RUSSIE

En Russie, l'industrie des traîneaux a été perfectionnée, est devenue presque un art, un prétexte à constructions de luxe. La majorité des attelages ordinaires réclament de deux à trois rennes. Ces animaux ne sont pas tout à fait de l'espèce septentrionale des contrées du pôle, et, paraît-il, ils sont encore plus vifs. Quand on saura qu'ils peuvent courir 30 kilomètres sans reprendre haleine, on sera tenté de faire le voyage de Pétersbourg rien que pour expérimenter leur adresse. Les moyens de transport russes ont, de même que ceux des autres peuples, peu varié jusqu'ici. On appelle *narkes* les traîneaux d'un certain luxe. Les traîneaux pauvres portent le nom de *pere-kladna*. Ce sont quelquefois des charrettes de poste. La boîte en est longue et plus haute devant que derrière, ayant une « planche en guise de banquette et point de ressorts. Les secousses de ces sortes de voitures sont violentes[2]. »

1. Racinet. *Les Costumes historiques.*
2. *Les Chevaux et l'organisation des services publics de voitures en Russie* (Notes de voyage, par Georges Deniau, 1889).

Deharme a donné, dans son livre, l'image du traîneau impérial tel qu'il est visible à Saint-Pétersbourg. Six magnifiques chevaux le tirent au galop. Des postillons, montés sur le dos des coursiers, font claquer l'air de leurs fouets. Et les chevaux galopent! Ces bonnes bêtes sont très nombreuses en Russie. Un voyageur érudit leur a consacré une brochure fort complète. Et voici les différentes races chevalines auxquelles il attribue la prépondérance :

1° Types des chevaux d'Orient (le cheval des Tourkmènes, entre la mer Caspienne et la mer d'Aral; ces chevaux sont issus de l'arabe et du persan; ils sont assez fréquents dans le Caucase sous les noms de *karathages* et de *karbardas*).

2° Types des chevaux du nord (la race des Norris, fort commune en Norvège et en Finlande).

3° Types des chevaux russes des steppes ou de race mongole (chevaux kirghizes et kalmouckes répandus du côté du Volga et dont le chiffre énorme s'élève à près de 4 millions).

Ces derniers sont employés souvent pour la guerre. Mais, ni les kirghizes, ni les cosaques ne leur ferrent les sabots. Cette coutume, si usitée chez les autres peuples depuis les plus anciens âges, est ignorée ici. La plupart des chevaux de ces trois races sont sortis des haras réputés des provinces de Tombow et de Woroneje...

Mais Cendrillon s'impatiente à nous entendre énumérer ces richesses du grand Empire. Sans doute eût-elle voulu faire quelque partie de patinage sur l'une des perspectives gelées de Pétersbourg. Mais, nous ne la satisferons pas cette fois, et nous remettrons à plus tard cette agréable vision du skating.

BYZANCE

Laissons là notre Cendrillon empruntée au bon Perrault.

Son carrosse ne va pas assez vite, pas aussi vite que le tapis de ce mage des *Mille et une Nuits*, sur lequel il suffisait de s'asseoir pour se voir transporter à des milles et des milles de distance.

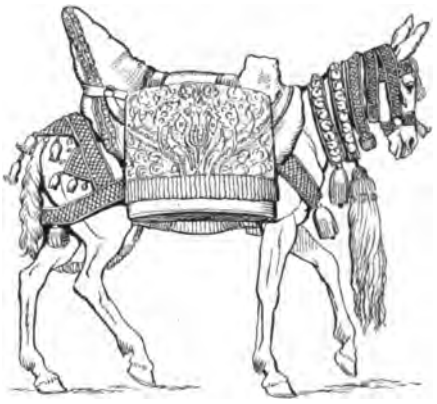
Puisque nous sommes au moyen âge, ne quittons point cette époque sans nous être arrêtés au foyer de civilisation de l'antique Byzance. Ici, comme à Rome, les jeux du cirque, les courses sont la passion publique. Le génie de Byzance ne réside ni sans la splendeur de ses hautes cathédrales, ni dans l'affluence des barques de la Corne d'Or, ni dans les fêtes somptueuses données par les Empe-

reurs; le génie de Byzance est exprimé tout entier dans les jeux de l'Hippodrome. Le Basileus, lui-même, préside aux réjouissances. Du haut de la cathisma, ou loge impériale, il assiste à la fête fabuleuse. Quelquefois même il y prend part. L'Hippodrome est vaste et sablé. Il est construit dans le quartier de Broumalion qui est celui des fêtes. Au centre se trouve la colonne des Serpents, un enlacement d'ophidiens soutenant la statue de l'Apollon de Delphes. Cette colonne correspond au milliaire d'or de l'Empire; c'est d'elle que doivent partir toutes les grandes routes qui porteront au monde le multiple génie de la ville. « Plus bas que le pî et au niveau de l'arène, a dit l'un de nos meilleurs écrivains[1], les loges des écuries fermées de grilles droites gardaient les hénioques des Verts, des Bleus et de leurs alliés, les Rouges et les Blancs, prudentes factions attendant, debout dans leurs chars à quatre chevaux houssés d'or, un fouet aux dents, les brides à la ceinture où bouffait la casaque fendue par l'écharpe en sautoir de leur couleur. » Et il ajoute : « Enfin l'ouverture des grilles des manganons — les écuries — devant un écartement de gardes survenus inopinément, pour le passage, en ouragan, des chars dont les ors et les ivoires eurent des pétillements. Dans l'immensité du bâtiment ouvert en plein ciel, le peuple se dressa, puis se rassit; les bustes courbés, des bras aux manches flottantes s'immobilisèrent. Quatre chars éperdument filèrent; par la droite se virent les hénioques, le corps en arrière, sur la tête une toque d'argent; une main retenant les interminables brides de soie d'ors ornées, l'autre allongeant des volées de coups de fouet. Une grosse poussière gyrait et les suivait, dissimulant la croupe des chevaux, la massivité des roues, le plein des attelages, montant en rondeurs ivoirées jusqu'à la face des hénioques qui émergeait pardessus, les dents serrées, les yeux luisants, le front ablué; et toujours, noyant le réitèrement des fouets, le grand déchirement des orgues, la forte percussion des nacaires, le frémissement des balaleikas, des éouds et des karamandjas, le claquètement des cymbales, l'extrême furie des instruments coupée de strideurs de trompes d'or dans le pî, embouchées par des Excubiteurs, des Scholaires et des Candidats! »

Peinture saisissante! Décor splendide! Peuple fort et plein de sève, de génie et de vitalité que celui qui pouvait vivre de telles heures. Certes nos foules modernes ont cet enthousiasme. Mais il

1. Jean Lombard. *Byzance.*

s'adresse à des moyens plus bas, et la locomotion n'y prend point part. Les victoires du cirque, à Byzance, signifiaient les victoires des plus forts. Ces jeux avaient le retentissement qui convient aux races viriles. On n'y égorgeait point de taureaux comme en Espagne, on n'y pariait point sur des pur-sang, comme en France; seulement les destinées de l'Empire s'y jouaient. Le cocher habile qui avait conduit, sans encombre, son char dans la carrière et qui était parvenu au but le premier, pouvait aussi bien devenir le grand Empereur dont le front serait ceint du bandeau de Basileus et dont la main, habile à porter le fouet, serait assez forte aussi, pour soulever, sans fléchir, le poids du globe mondial!



MULE DE VOYAGE HARNACHÉE.
ALLEMAGNE 1576.

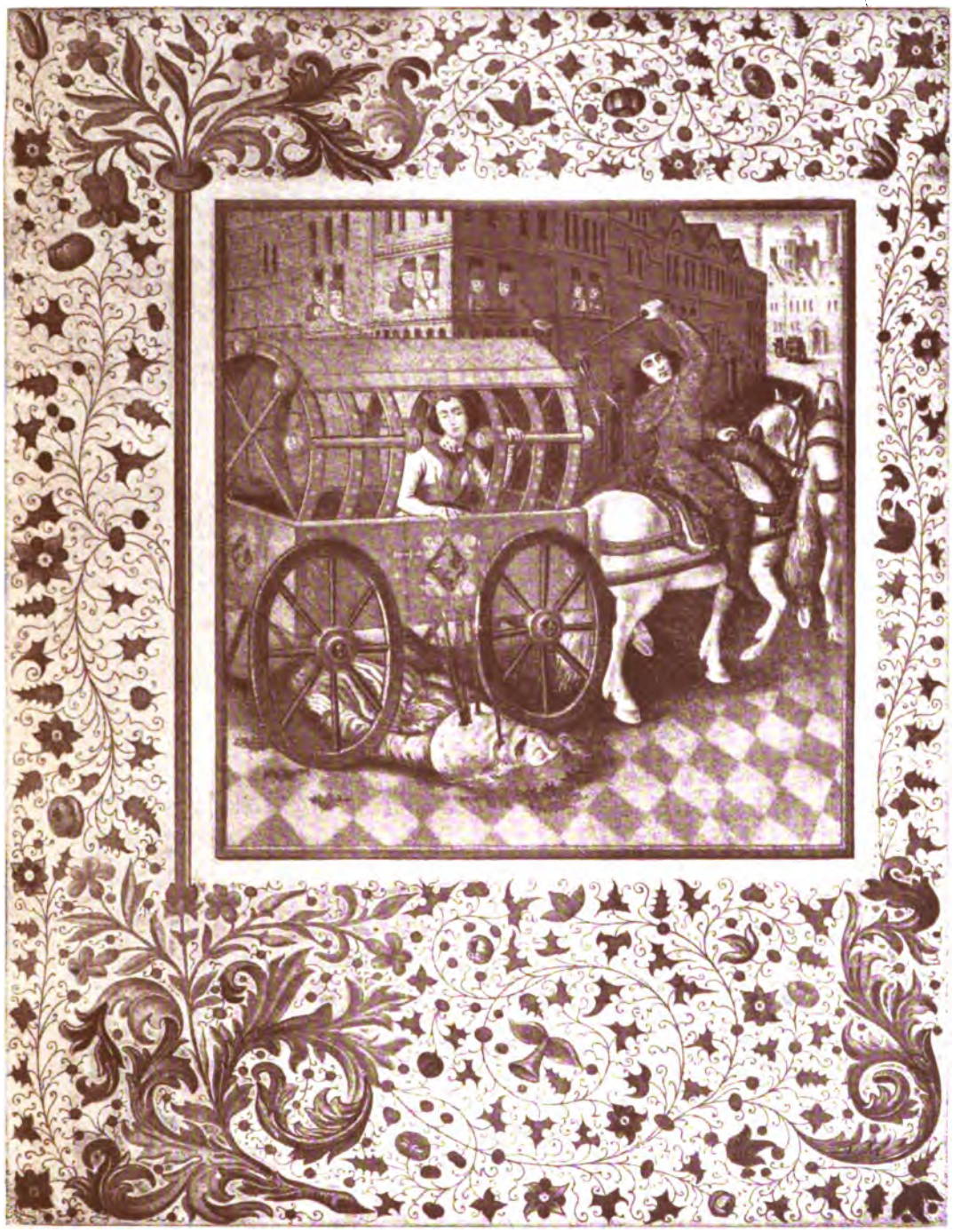
Les courses étaient la réjouissance, l'âme même, la fête sacrée de la ville admirable. Les cochers bleus et verts, les cursores ou gardiens de courses, étaient choisis parmi les plus forts et les plus adroits. Les chevaux eux-mêmes étaient l'objet de la sollicitude. Les Empereurs, les Dignitaires, les grands Prélats en élevaient un nombre considérable : Théophilacte, patriarche de Byzance, nourrissait, paraît-il, deux mille chevaux[1], avec des dattes et des raisins.

Quant aux chars, ils étaient admirables.

Construits sur le modèle des anciens biges et anciens quadriges de Rome, ils affectaient un luxe éblouissant. Outre les lames d'ivoire et d'or qui les ornaient, ils portaient encore, sur leurs flancs, de belles mosaïques peintes avec des figures religieuses dans des poses hiératiques, des eikhônes aux belles effigies impériales...

Mais notre patient tapis magique est là qui nous attend. Asseyons-nous encore une fois sur son étoffe précieuse. Comme véhicule je n'en connais point de plus rapide ni de plus agréable. Grâce à lui nous voici transportés bientôt au pays des Sultans.

1. LAROUSSE.



CHAR DU MOYEN AGE

D'après un manuscrit.

Le sujet, tiré de *Tite-Live*, représente Tullie faisant passer son char sur le corps de son pere « Comment le roi Servius fut occis et comment sa fille fit passer dessus lui en my la voie. »

Tite-Live, 297-A. — Bibliothèque de la Sorbonne.

TURQUIE

Nous arrêterons-nous dans les villes turques?

A peine. La plupart des routes et des chemins de ces cités sont défectueuses et arides. Des carrosses n'y peuvent point passer facilement. Une population sordide y grouille de toutes parts. Les Turcs n'ont de belle et élégante locomotion que dans leurs poèmes et dans leurs légendes pour la plupart persanes. Alors, par la douce voix de Scheherazade ils nous transportent dans des lieux de délices, dans des jardins de Bagdad où tout n'est « qu'ordre et que beauté », que « luxe et volupté », ainsi que le disait le poète des rares visions : Baudelaire.

CHAR DE VOYAGE A CAPOTE. ALLEMAGNE FIN DU XVIe SIÈCLE.

Autrement leur locomotion usuelle est plutôt sans mérite.

Leur voiture nationale par excellence s'appelle l'*araba*[1]. C'est une charrette conduite par des bœufs et qu'aiguillonne un conducteur à pied. Les femmes du harem l'emploient très souvent dans les promenades. L'*araba* est agrémentée de coussins moelleux, de belles étoffes; on y peut facilement reposer pendant la marche paisible des animaux. Autrefois, d'épaisses tentures protégeaient les voyageurs contre les regards indiscrets.

Le sultan Mahmoud, de galante mémoire, a, on ne sait pourquoi, abrogé l'usage de cette voiture lente mais agréable aux passifs voluptueux.

Mais le vrai genre de locomotion de la Turquie n'est point là. Il est sur la mer, avec les *caïques* des ports. Les *caïques* sont des bateaux aux belles formes, généralement peints de couleurs voyantes et qui glissent sur le Bosphore ainsi que de grands oiseaux pêcheurs.

1. *Magasin pittoresque.*

SYRIE

Qui n'a pu admirer, dans les toiles de Fromentin et de Marilhat[1], ces ardents paysages de Syrie où se profilent des caravanes luxueuses? Les routes orientales où Melchior, Gaspard et Balthazar passèrent, à l'origine du christianisme, n'ont point varié d'aspect, ni diminué de charme. Ce sont toujours les vastes voies sablonneuses où les pas des dromadaires disparaissent presque aussitôt que tracés, effacés par le souffle âpre du simoun. Bons dromadaires! d'une résignation si grande, d'une si parfaite sobriété, quelle place vous sera faite, au paradis de Mahomet, pour tant de services rendus? — Sans vous, l'homme ne pourrait s'aventurer seul dans le désert, sans vous personne encore n'aurait franchi les solitudes insoupçonnées du Sahara et du pays libyque! A ces vastes mers de sable et de houles calcaires, vous avez été les intrépides vaisseaux explorateurs. « Dans le désert, dit Maxime du Camp[2], l'homme redevient promptement un animal féroce; le soin de son propre salut le préoccupe à ce point qu'il ne se retournerait seulement pas pour secourir son semblable en danger. » Le chameau, lui, au contraire, demeure aussi fidèle, aussi doux, aussi résigné. Pourvu qu'il ait sa poignée d'orge, de chardons ou de dattes, il voyagera facilement de seize à dix-huit heures par jour[3], avec, sur son dos, un poids moyen de 400 kilogrammes! Qu'importe si le vent (le *simoun*, le *kamsin*) a tari l'eau de l'oasis, la bonne bête sait qu'elle doit marcher, et elle marche.

Les dromadaires employés en Syrie pour la locomotion, sont issus de plusieurs races. Il y a les dromadaires de Damas; les dromadaires du désert (venus du Ghor méridional); les vulgaires chameaux de charge (d'importation égyptienne). Ces derniers sont surtout d'un usage fréquent. Dans les villes du Nil, on les utilise à peu près dans tous les travaux. Les paysans leur font traîner la charrue, porter les fardeaux, tourner les roues hydrauliques. Les autres sont mieux considérés. On les emploie dans les caravanes à l'usage des voyageurs. Ce sont ceux que l'on voit, dans les tableaux, agenouillés timidement aux portes des villes orientales. Des esclaves leur sellent le palanquin solidement sur le dos, et, dans ce

1. Montures et animaux de transport, d'après les dessins de Marilhat tirés du *Voyage en Orient* de de Laborde.
2. M. du Camp. *Orient et Italie.*
3. Deharme. *Les Merveilles de la locomotion.*

palanquin aux riches franges et aux lourdes tentures, prennent place les belles favorites; quelquefois le palanquin est plus modeste et il ne s'agit que de pèlerins qui se rendent à la Ville Sainte.

Les marchands de dromadaires portent le nom de *gelldbys;* à diverses époques de l'année on les voit arriver au Caire, à Alger et à Tunis, suivis de nombreuses têtes de ce bétail d'élite.

Les meilleurs conducteurs de chameaux sont encore les Touaregs. Montés sur ces sortes de citadelles vivantes, ils parcourent les espaces avec une vitesse vertigineuse et se placent hors de l'atteinte de ceux qui chassent. Il y a les Touaregs blancs et les Touaregs noirs. Ces deux races habiles à la locomotion rapide des sables donnent à leur cavalier le nom de *Targui*. Le *Targui* ordinaire est, généralement, enveloppé de trois blouses flottantes dont le *lebni*, celle de dessus, se trouve être d'un bleu foncé presque noir. Le Touareg brun, baptisé de l'appellation de *Poutre*, nom qui lui a été donné par les Arabes, porte à peu près le même costume. L'un et l'autre se servent, pour monter, de la *méharas*, sorte de selle ronde, revêtue de peau rouge, quelquefois d'une richesse très grande de travail. Le Targui passe, dans la narine du dromadaire *méhari*, une sorte de lanière qui lui sert de guide.

Ainsi est sa monture.

Mais, en Syrie, comme en Turquie, comme en Égypte, d'ailleurs, le dromadaire employé aux travaux de la campagne et des voyages, le cède, dans les cités, aux ânes et aux mulets. Ces sortes d'animaux sont très fréquents dans les villes et les ports levantins. Là aussi sont fréquents les cornacs et les selliers de toute espèce. Les selles arabes et berbères sont, paraît-il, très semblables à celles des Turcs. Elles sont douces et commodes; l'étrier est tenu court, la semelle est large et le pied peut facilement y reposer.

Le cheval est l'ami, le compagnon familier de l'Arabe. Celui-ci l'a toujours tenu en affection. Il n'est point d'Arabe qui ne soit avec son coursier, comme il serait avec son frère. A eux deux, ils bravent facilement les périls les plus graves et les plus dangereux; à eux deux, la vie est douce, elle est légère, elle est rapide aussi.

Nombre de voyageurs savent que les chevaux de l'Arabie sont considérés, par leurs maîtres, comme des créatures nobles et belles. Beaucoup ont rapporté que ces peuples se transmettaient précieusement, sur des feuilles de parchemin, la généalogie de ces compagnons fidèles. Cela n'est-il pas touchant et simple, d'une beauté et d'une religion sublime?

Les Égyptiens, eux aussi, ont ce culte du cheval. Comme au temps des Pharaons, ils l'entourent, ainsi que le bœuf, l'âne, le mulet, d'une sorte de vénération profonde. Au Caire, les chevaux et les ânes sont entretenus coquettement. On les recouvre de belles étoffes, on les orne de joyaux, on leur passe les oreilles au henné, on les oint de fards comme les courtisanes[1]...

INDE

Qu'une fois encore le tapis magique nous fasse franchir les mers et nous transporte dans des pays de féerie.

Quelle contrée plus que l'Inde mériterait ce nom?

Ici encore, nous allons pouvoir admirer quelques-uns des moyens de transport les plus luxueux et les mieux travaillés.

Contemplons d'abord ces trônes portatifs des Empereurs mogols[2]. Il y en a de différentes sortes, pour la ville et pour la campagne. Ces trônes sont restés les mêmes depuis le moyen âge. Ainsi que pour l'architecture, que pour les constructions fluviales, que pour les pagodes, la locomotion hindoue est restée stationnaire.

Les trônes portatifs mogols, destinés à la promenade champêtre, s'appellent *tactravans*. Ils sont décorés avec une somptuosité inouïe. Les ornements les alourdissent si bien qu'il devient nécessaire de recourir à huit porteurs pour en opérer le transport.

Le luxe de ces trônes, au dire du voyageur Bernier, est inimaginable. Cet écrivain rapporte sur la descrip-

CHARRETTE RUSTIQUE. — ALLEMAGNE. XVIe SIÈCLE.

1. M. Paul Merman donne, dans une *Excursion au canal de Suez*, la description d'un véhicule de nouvelle invention et bien original. Moitié omnibus, moitié cabriolet, il a des roues dont les jantes sont larges comme celles de nos grosses charrettes. Ce véhicule a deux dromadaires en timon et trois en flèche. Une sorte d'écuyer, un cheik arabe, monté sur un dromadaire libre, dirige les jockeys à la peau bronzée qui sont perchés sur le dos des animaux de l'attelage.

2. Voir Racinet. *Les Costumes historiques.*

tion et la construction de ces trônes des détails merveilleux. « Le trône dit du Paon, raconte-t-il lui-même dans ses relations, avait des pieds d'or massif, étincelants de rubis, d'émeraudes, de diamants. On l'estimait quatre kiourour ou quarante millions de roupies valant chacune, selon Langlès, 45 sols de notre monnaie. Il avait été commandé par Schah-Djahan, père d'Aureng-Zeb, afin de mettre en œuvre une quantité de pierres accumulées dans des trésors provenant des rajahs dépouillés et des présents que les tributaires étaient obligés de faire à l'Empereur. » Bernier ajoute que les deux paons du trône étaient couverts de pierres précieuses et qu'il y avait des

CARROSSE DE VOYAGE, COUVERT. — XVIIe SIÈCLE.

grappes figurant des fruits de palmier pour lesquels on avait employé les diamants les plus beaux de Golconde.

Maffei ajoute : « Lorsque le roi est en grand cortège, il a, à sa suite, de cinq à six mille hommes, avec des éléphants et des palanquins, une musique militaire. Il est précédé de deux poètes chantant ses louanges. »

Mais ce sont là des moyens de locomotion à l'usage des rajahs riches.

Les autres moyens de transport nationaux, quoique d'un luxe peu commun, ne sont pas à comparer avec ces trônes.

Les femmes de l'Inde, ainsi que les favorites des harems où le tapis magique nous a déjà menés, ne sortent publiquement que complètement voilées. Leur mode favori de transport porte le nom de *dôli* ou de *hackerry*. Il consiste dans une petite voiture traînée par des bœufs et recouverte d'un vaste voile blanc. Des *bohis* ou porteurs accompagnent à pied la dame dans ses visites. Ces hommes, pour

la plupart mulâtres ou métis, sont choisis parmi ceux d'une grande vigueur. Leurs principales qualités doivent être l'agilité et l'adresse. Leur réputation est grande et de bon aloi. Les bohis jouissent de la considération publique. Depuis longtemps, ils se sont organisés entre eux et forment une corporation analogue à celle des cochers. Bien qu'ils appartiennent à la caste des *soudras* (artisans), on les assimile à celle des *vaysias* (commerçants)[1]. C'est dire dans quelle estime on les tient!

Quand de nombreux porteurs sont ensemble, on dit que cela forme un *jeu de bohis*. Ce *jeu de bohis* est placé sous les ordres d'un chef ou porteur principal qui a pouvoir sur les autres.

Dans l'Inde, il arrive souvent qu'on déploie aux cérémonies publiques ou privées le luxe le plus grand et les plus somptueux cortèges de dignitaires et de prêtres. Une noce ordinaire, dure, dans ce pays, paraît-il, quelquefois jusqu'à trente jours entiers. Et, pendant trente jours, amis, parents, alliés, au doux cahot des palanquins, suivent le jeune couple dans toutes ses réjouissances.

Le palanquin employé pour les cérémonies de mariage est le *chaupal*. C'est une litière somptueuse du type le plus riche et le plus ancien. Des fleurs sculptées et de grandes lanternes en décorent l'extérieur joliment.

Le *jâlledar*[2], lui, est le palanquin des rajahs et des seigneurs princiers. Il est réservé aux usages de cour; il n'y a que les souverains qui puissent s'en servir, car il nécessite l'emploi d'un nombreux personnel et d'une suite riche et luxueuse. Quand un monarque se déplace en *jâlledar*, un corps de trompettes, de crotales, de tambours et de hautbois le précède. Des bayadères, alentour, dansent des danses lascives; tout un peuple se presse, en poussant des acclamations et en jouant des instruments sonores[3].

Le même véhicule a également l'honneur des bûchers.

A la mort d'un rajah de condition, celui-ci est placé sur le jâlledar, décoré magnifiquement de gerbes et de tentures. Les mains et la face du cadavre sont peintes. Des huiles odoriférantes sont versées; des parfums brûlent et les grandes flammes, en s'étirant comme des langues de fauves, montent, de feu et d'or, et transforment en un brasier ardent le beau char de triomphe où dort le cavalier.

1. Racinet. *Les Costumes historiques.*
2. Racinet.
3. Voir Jacquemont. *Voyage dans l'Inde.* — Dubois de Jancigny. *L'Inde.*

Dans l'Inde, comme au Japon, comme en Chine, le luxe de la locomotion s'étend à la beauté des barques.

Celles-ci sont effilées en forme de gondoles. On les appelle *fyl-t-chiarra* (têtes d'éléphants) parce qu'à la proue l'image sculptée de ces animaux se trouve saillir; d'autres portent le nom de *mour-ponnky* (têtes de paons)! Ces bateaux de plaisance sont ordinairement jonchés de fruits et de fleurs. Ceux du Maha-Radjah de Kachmir ont une réputation universelle; ce sont de véritables palais flottants. Des oiseaux, des gerbes, des pierreries, des tentures y apportent un luxe et un charme extraordinaires.

Le *gonga*, ou barque de moindre importance, est employé sur les étangs.

Il y a aussi les barques marchandes. Celles-ci, généralement, sont gréées en tartanes [1]; leur avant est svelte et leur arrière est chargé d'une lourde dunette qui a quelquefois deux étages et qui sert de logement aux armateurs et aux négociants. Les barques destinées au transport du coton en sont généralement si encombrées que c'est à peine si le mât peut en sortir et les voiles se diriger. Ces barques s'orientent un peu comme elles peuvent. Mais les mariniers hindous sont prudents et patients. Ils ne s'éloignent jamais de la côte et, quand le soir vient, ils s'empressent d'atterrir pour passer la nuit...

Aujourd'hui Bombay a pris un aspect européen. Les rues importantes, comme celles de nos capitales, sont encombrées d'omnibus et de nombreuses voitures; des calèches élégantes, que tirent des chevaux arabes on mahrattes, sillonnent les avenues; le *hackerry* lui-même a subi des transformations et, depuis quelque temps, la mode est aux *ruths*, sorte de petites voitures au dôme doré.

EUROPE

Cette fois il ne nous suffit pas que le tapis magique du conteur arabe nous transporte à travers l'espace. Il faut encore qu'il nous guide à travers le temps. Car, nous retournons vite et vite aux époques passées. Donc, avec l'assentiment du lecteur, nous négligerons la locomotion française à laquelle nous consacrerons notre prochain chapitre et nous nous bornerons cette fois à examiner sommairement la locomotion au moyen âge, chez nos divers voisins.

1. *Tour du monde, Voyage à Malabar*, par le contre-amiral Fleuriot de Langle.

ANGLETERRE

En Angleterre comme chez la plupart des autres peuples, la locomotion n'avait, pour ainsi dire, subi aucun progrès depuis l'antiquité. Elle avait, un peu partout, conservé le mode romain. Ainsi qu'au temps lointain de la Grèce, la locomotion était, pour ainsi dire, redevenue le privilège de l'artillerie et des troupes militaires. « La voiture, dit A. Ramée, n'était en usage, à cette époque, que pour les malades et les infirmes riches. » En ce temps-là, il fallait être âgé et caduc comme l'évêque anglais saint Erkemvald pour se servir en 675 d'une sorte de voiture ou chaise à roues. Les annales britanniques sont sobres en tout ce qui concerne la locomotion. En 1253, seulement, il est fait mention de la mort de Guillaume de Ferrars, comte de Derby, occasionnée par un accident de voiture; en 1319, de celle d'Édouard II, roi d'Angleterre, dont le corps fut transporté en voiture, au château de Berkeley à Londres. En 1360, lorsque le roi Richard II dut se retirer devant la menace de ses sujets révoltés, ses chevaliers et lui s'enfuirent au galop de leurs chevaux. Toutefois, sa mère, fille du comte de Kent, fut emportée en voiture.

CARROSSE ALLEMAND. — 1620.

« En 1471, ajoute A. Ramée, après la bataille de Tewkesbury, qui décida du sort d'Henri VI et de la maison de Lancastre, la reine fut trouvée dans son chariot presque morte de chagrin, disent les chroniques. »

Plus tard, en 1487[1], à l'occasion de la fête solennelle de Saint-Georges, célébrée à Windsor, la reine et la mère du roi étaient dans une voiture ou chaise à roues tapissée d'un voile de brocart d'or. Vingt et une dames vêtues de velours cramoisi et portées par des palefrois blancs les accompagnaient. Depuis, l'usage des voitures continua de s'accroître. Les véhicules anglais n'ont cessé d'être les

1. Bernard (F.). *Les fêtes célèbres de l'antiquite, du moyen âge et des temps modernes* (Bibliothèque de l'École des Beaux-Arts).

LA LOCOMOTION
AU
XVI
siècle

PREMIÈRE APPARITION
de la voiture VIS A VIS
suspendue
par
des
courroies

plus pratiques et les plus solides. Le plus ancien de ceux que l'on connaisse s'appelait *whirlicote*. Cette voiture, au début fort en honneur, n'eut pas une destinée durable. Les femmes en délaissèrent l'usage quand la reine Anne, femme de Richard II et fille de l'Empereur Charles VI, montra aux femmes anglaises combien il était, pour elles, plus facile de monter à cheval sur une selle de femme. Les *whirlicotes* ne restèrent en usage qu'aux couronnements et pour d'autres solennités publiques[1]. Le moyen âge anglais s'acheminait peu à peu vers les moyens de transport plus généraux. Est-il nécessaire de rappeler que Roger Bacon, surnommé *le Docteur admirable*, vivait à cette époque? Et faut-il dire que, par une sorte de don de vision qui n'appartient qu'aux hommes de génie, il prévoyait déjà, dans ces temps reculés, l'usage des automobiles? « Lui-même reconnaît et assure, lisons-nous dans l'*Histoire littéraire de la France*, qu'on pourrait un jour construire des chars qui se mettraient et se tiendraient en mouvement sans emploi de la force impulsive et attractive d'un cheval ou d'un animal[2]. » Voilà, sans doute, ce

CARROSSE DE VOYAGE ITALIEN. — XVIe SIÈCLE.

qu'ignorent nos amateurs de voitures modernes. Mais les Romains ne possédaient-ils pas des voitures dont les roues enregistraient la distance parcourue? Le génie humain n'a pas de secret, en locomotion comme dans le reste, et ce que nous croyons aujourd'hui considérer comme une importante découverte, a été mis en œuvre, il y a des siècles déjà, par les savants de l'antiquité.

1. *The Survey of London*, by John Stow, London. 1633, fol., p. 70.
2. Fournier. *Le vieux neuf*.

ALLEMAGNE

Puisque nous sommes en Angleterre, et que, sans nous arrêter à la France féodale, nous devons rejoindre le pays des *Niebelungen*, quel mode de locomotion ultra-hâtive nous servira mieux que le charmant carrosse de la mignonne reine Mab? — Celui de Cendrillon n'oserait nous accompagner au delà du Rhin. Quant au tapis magique du vieux mage musulman, du diable s'il serait capable de nous mener proprement au pays de Wotan et de l'Irminsul!

Donc la mignonne reine Mab nous a conduits en Germanie.

Disons tout de suite que son léger carrosse n'a rien de commun avec les attelages allemands des anciens siècles.

Ceux-ci sont lourds, massifs, sans confort et sans grâce. Il semblerait qu'ils aient été taillés dans la charpente de ceux que le roi des Huns y abandonna, lors de la grande invasion des Barbares d'Asie.

Sosomène[1] rapporte que dès la seconde moitié du IVe siècle, Athanaric ordonnait de mener *dans une voiture* l'image du dieu des Goths devant les habitations de tous ceux suspectés d'appartenir au christianisme. Le mot de ἁρμάμαξα dont se sert Sosomène dans cette occasion, dit Ramée, indique une voiture couverte et rappelle le *vehiculum veste contectum*, char couvert d'un voile, dont parle déjà Tacite dans ses récits[2]. Nous verrons, dans le chapitre suivant, que la plupart des modes de transport de l'Europe, à cette époque arriérée, se rapprochaient, par la grossièreté et par la lourdeur, de ces chariots barbares. Le fameux char de gala, *le Karrâsche*, encore en honneur au XVe siècle, est d'une structure à peu près semblable, quoiqu'un peu plus décorative.

L'empereur Charles IV ne pouvant, à cause de ses infirmités, monter à cheval, le roi Charles V dut lui envoyer, lors de son voyage en France, un de ses chars richement orné. Ce char, disent les historiens, était attelé de quatre belles mules blanches et de deux coursiers « avec une des plus élégantes et des plus riches litières de la reine[3] ».

Ces précautions, si honorables de la part du roi de France, sont peu en faveur de la locomotion allemande du moyen âge. Si l'empereur Charles IV avait eu, en effet, à sa disposition, dans son propre

1. *Histoire ecclésiastique*, VI, 37.
2. TACITE. *Germania*, chap. 40.
3. RAMÉE. *Histoire des chars*.

empire, un couple de véhicules, il ne se serait pas vu dans l'obligation d'avoir recours au roi de France pour venir jusqu'à Paris.

Il faut dire que l'usage du cheval, par contre, était fort employé en Allemagne. Les hommes, les femmes et les personnes de toutes sortes n'étaient pas ignorantes des principes d'équitation. Les membres du clergé eux-mêmes se transportaient facilement, à dos de mulet, d'une ville à une autre ville, d'une province à une autre province. Nous voyons même, qu'au XVIe siècle, les membres de la diète de l'Empire d'Allemagne se rendaient à cheval aux séances et qu'ils en revenaient par le même moyen. « En 1502, dit Ramée, il y avait toujours, à la porte du palais des séances, à Francfort, appelé *le Kœmer*, des marches en pierre destinées à aider les cavaliers à monter à cheval. Les membres des municipalités envoyés comme ministres ou ambassadeurs aux diètes ou à l'étranger étaient appelés, pour cette raison, *Rittmeister* (capitaine ou maître-écuyer), et, de cette époque, date aussi la charge de *reitende Diener* (valet-cavalier) qui subsistait encore auprès de certaines diètes allemandes jusqu'au commencement du XIXe siècle. »

D'après les archives qui nous sont parvenues sur le récit détaillé des fêtes du couronnement impérial, nous remarquons que la plupart des emplois cérémoniels tenus par les servants s'exerçaient à cheval. Pourtant, avec le XVe siècle, commença l'usage des voitures. En 1474, Frédéric III, empereur, se rendit à Francfort dans une voiture à tentures, et, ajoute l'auteur de l'*Histoire des chars et carrosses*, comme il n'en descendit pas à cause du temps pluvieux qu'il faisait alors, les habitants de Francfort furent dispensés de porter au-dessus de la tête impériale le tapis qu'on avait coutume de supporter en l'air sur son passage. L'année suivante, l'empereur revint encore à Francfort dans une voiture tendue de riches étoffes. »

Des voitures employées par la vieille Allemagne, une s'est conservée, à laquelle se rattache plus d'un souvenir populaire : nous voulons parler d'un véhicule fameux connu sous le nom du *char des Fiancés*[1].

Dans plusieurs provinces rhénanes, dans la Hesse, en particulier, lorsque le jour de la cérémonie nuptiale arrivait, les parents de la fiancée apprêtaient un char magnifique sur lequel la jeune fille, entourée de tous les apprêts de son trousseau, montait. Ordinairement, ce char, emprunté aux moissonneurs, conservait la magnifi-

1. *Magasin pittoresque.*

cence des gerbes qui y étaient placées; des bandes de papier doré étaient disposées sur les flancs; des fleurs enlaçaient les roues; quatre à six chevaux, quelquefois davantage, étaient attelés au timon : vous voyez que c'était là presque un char triomphal. Plusieurs bancs occupaient l'intérieur. Celui de l'avant était pris par les musiciens. Quelquefois aussi la bonne marraine y prenait place. Son rôle était d'encourager la jeune fille à affronter l'heure redoutable. Aux côtés de la marraine, les demoiselles d'honneur, munies de bouquets, s'asseyaient, parées de belles robes. Arrivé devant la maison de la fiancée, le véhicule s'arrêtait, et là les jeunes demoiselles d'honneur rythmaient ce chant :

La fiancée est dans la maison;
Pourquoi tarde-t-elle à paraître ?

Alors venait la marraine, porteuse du voile nuptial. Elle montait sur le char et, bientôt, la jeune fille elle-même ne tardait pas à prendre place parmi les convives. Le parrain, s'adressant alors aux musiciens, disait : « Que vos instruments retentissent et fassent entendre de nouveaux airs ! Placez à votre bouche le cornet à bouquin et louez Dieu à toutes les heures. »

Les chevaliers d'honneur, s'approchant du char, cherchaient alors à s'emparer de la quenouille pour la brûler. Ce symbole signifiait que le temps de la servitude virginale, dans la demeure des parents, était accompli et qu'une nouvelle vie, de servitude plus douce, allait commencer.

Cette coutume, d'un caractère pittoresque si poétique, est encore en honneur dans plusieurs contrées et, plus particulièrement, au pays Basque [1].

ITALIE — ESPAGNE

Si les Italiens furent moins prolixes de voitures, par contre celles-ci, toutes les fois qu'ils eurent occasion de les produire, se trouvèrent être d'un luxe éblouissant. Tout d'abord, la primitive locomotion romaine fut conservée en usage, par les habitants du centre de la Péninsule. Ce ne fut que plus tard que la mode des voitures de luxe se répandit. Une espèce de *thensa*, inventée après l'an 1000,

1. Voir l'*Illustration* (1894, p. 487).

par Eribert, archevêque de Milan, ne tarda pas à devenir à la mode. Ce prélat ordonna qu'un mât élevé comme celui d'un vaisseau fût planté sur un fort chariot (à quatre roues probablement). L'extrémité de ce mât se trouva surmontée d'un globe doré : deux banderoles blanches, en flottant alentour, s'y enlaçaient. « Entre ces dernières, dit l'érudit Ramée, et sur une traverse, était suspendue une bannière énorme sur laquelle était peinte l'image du Sauveur des chrétiens, sur la croix, les bras étendus. Cette image dominait et semblait embrasser du regard les troupes qui l'entouraient, afin que de leur côté, quoi qu'il arrivât, elles eussent la consolation de pouvoir élever les yeux vers elle ! »

Béatrice, femme de Charles d'Anjou, entra à Naples, montée dans un char paré de velours bleu de ciel et décoré de fleurs de lys en or. Ce genre de véhicule italien s'est transmis jusqu'à nous, sous le nom de *caretta*. Il est fort commun, aujourd'hui encore, dans la cité napolitaine. Comme il arrive, dans ce singulier pays, que les promenades n'ont pas lieu quand il pleut, toutes les voitures de louage sont découvertes. Les conducteurs de calèches et de tilburys, les cochers de toutes sortes, coiffés du bonnet rouge et vêtus de la veste brodée, se pressent aux portes de la ville. Il y a là des *currichi*, des *carriboli*, des *calessi*, des *calessini* vous proposant, d'une voix doucereuse, des excursions aux villes environnantes : Baïa, Cumes, l'Averno, Portici, Ercolano, Pompéi. La voiture que loue le voyageur, par exemple, ne tarde pas à être envahie par un, par deux ciceroni qui se proposent de vous guider dans les lieux les plus connus ou les plus inconnus de la cité.

Puis c'est un garçon d'hôtel, un paysan, un chien, tous gens de la plus libre allure et qui, tout en voyageant à vos dépens, ne cessent de vous accabler des offres les plus mirifiques...

Mais, demeurons au moyen âge. Retournons, si vous le voulez bien, à cette époque où, comme dit Ramée, « il n'y avait point encore des carrosses et où les femmes les plus élégamment parées, le jour de l'entrée de l'empereur Frédéric II à Padoue, se virent dans l'obligation de se rendre au-devant de lui montées sur des palefrois ornés de riches harnachements[1] ».

D'après Pierre-Jean Grosley[2], avocat à Troyes, Naples est la ville la plus importante où l'usage des carrosses se soit, de bonne heure,

1. « *Sedentes in phaleratis et ambulantibus palafredis.* »
2. Pierre-Jean Grosley. *Observations sur l'Italie et les Italiens* (1764).

répandu. Les voitures de deux, quatre et même six chevaux furent bien vite employées par l'aristocratie de cette ville, aussi bien dans les cérémonies publiques que privées. Rome, Florence, Milan ne tardèrent pas à suivre l'exemple de Naples. Les Médicis furent de grands amateurs de locomotion. Cette famille illustre protégea le plus qu'il fut en son pouvoir les carrossiers de l'époque. La reine Catherine, femme de Henri II, introduisit, paraît-il, en France, ce progrès dans l'art de rouler jusqu'alors négligé. Plusieurs historiens, du moins, l'affirment par leurs écrits.

Nous avons vu de quel usage était pour le clergé l'emploi des véhicules dans les processions. Voyons donc, maintenant, comment se composait le cortège de promenade du souverain Pontife : cette locomotion sacrée était des plus simples. Elle ne consistait ni en carrosses magnifiques, ni en superbes attelages. Une mule, un cheval, cela suffisait au successeur de saint Pierre. Par exemple, disent les auteurs, il fallait (si c'était un cheval) « que ce cheval fût blanc, doux, sans méchanceté, docile et bien dressé ». Le pape atteignait à sa monture au moyen d'un escabeau à trois degrés ou marchepied qu'on lui apportait tout exprès[1]. S'il y avait, devant lui, un empereur ou d'autres rois, ils devaient lui tenir l'étrier pour l'aider à monter à cheval; il devait aussi conduire la mule ou le palefroi par la bride tant que durerait la promenade du souverain Pontife !

Nous ne nous étendrons pas longtemps sur la locomotion espagnole. Celle-ci est presque parallèle à la locomotion italienne. On peut dire qu'elle a subi un développement identique et que c'est à peu près le même genre de véhicules qui, sous d'autres noms, triompha à Madrid, à Burgos, à Valladolid ou Séville ! Parlons seulement, si vous le voulez bien, de *ce char de la Vierge* que les catholiques d'Espagne promènent, dans les rues de Valence, les jours de processions religieuses. Cette fête, jusqu'en ces derniers temps, était encore fort en honneur[2]. Un public nombreux y assistait. Les hommes, le plus souvent, y figuraient dans des costumes pittoresques. Plusieurs, qui avaient adopté les masques du lion, de l'ange, de l'aigle et du taureau prétendaient y représenter les quatre Évangélistes. D'autres chars appelés *rocas* suivaient le char principal. Alentour marchaient des groupes de moissonneurs, porteurs de gerbes. Plusieurs en ornaient les roues et les sièges des véhicules,

1. A. Ramée.
2. *Magasin pittoresque* (VIII, 1840).

quelquefois même jusqu'au Saint-Sacrement. C'étaient là des réjouissances plus modernes en l'honneur de Cérès, mais d'une Cérès qui eût été un peu la Vierge.

***

Sauter de l'Espagne en Amérique, certes voilà ce que le léger carrosse de la petite reine Mab lui-même ne saurait faire! Sans doute ferions-nous mieux de prendre le câble et d'aborder directement dans le Nouveau Monde. Ici surtout, il y aurait de nombreuses et instructives études de locomotion à faire, mais vingt volumes n'y suffiraient pas. Voyons quelles surprises nous réserve le Chili indien. Puisque les Araucaniens nous y attendent, voyons un peu quels sont leurs modes de transport les plus en usage.

Les Araucaniens, avant tout, sont d'habiles chasseurs et d'habiles cavaliers. Les premiers, parmi les Américains du Sud, ils ont eu l'intrépidité de dompter et d'élever les chevaux sauvages. Ces chevaux, mélangés à ceux, aussi fougueux mais mieux domestiqués que les Espagnols de la conquête avaient importés, ne tardèrent pas à produire cette race d'intrépides et de rapides coursiers dont les voyageurs ne cessent d'admirer la souplesse, la légèreté, l'infatigable courage.

Les Chiliens montent sans effort ces compagnons de chasses et de courses effrénées. A cet usage, ils portent des éperons avec molettes de fer argenté dont la semelle, étroitement, chausse, en l'embrassant, le pied nu.

Les *gauchos* des Pampas, toujours à cheval et sans cesse dans l'attente des captures, sont souvent issus de ces nobles cavaliers. Le rio de la Plata n'est fréquenté que par eux. Partout triomphent les *gauchos*, et, partout, les chevaux et les bœufs sauvages ne tardent pas à tomber sous le poids du *lazo* ou des *bolas*[1].

Au Mexique, la locomotion, déjà, semble atteindre au dernier degré de perfection. Jugez-en par cette description du costume de cheval, adopté par les habitants :

A l'heure du *paseo*, le Mexicain de marque, d'un dandysme tout européen, ne tarde pas à revêtir le costume national. Ses jambes se glissent dans les *calzoneros* ou pantalon de peau, ouvert sur les côtés ; sa tête se trouve couverte du traditionnel *sombrero;* une bande de

1. Voir Alfred Mation. *La Nouvelle France*, étude sur le royaume d'Araucanie (1874). — Désiré Charnay. *A travers la pampa de la Cordillère* (*Tour du monde*, 1867).

cuir, sorte de guêtre ornée de boutons dorés, s'enroule autour de sa jambe et la serre jusqu'au genou dans le but d'empêcher le frottement de la selle.

Ainsi se résume la principale locomotion de cette partie de l'Amérique. Nous pensons qu'elle n'a qu'assez peu varié depuis le moyen âge. C'est pourquoi nous en parlons ici.

Quant à la locomotion des États-Unis, tout le monde sait qu'elle est la plus avancée et la plus perfectionnée de toutes, nous ne saurions l'aborder ici sous peine d'y consacrer tout ce volume.

La locomotion française au moyen âge, d'ailleurs, réclame nos prestes investigations, si fugitives que nous en sommes honteux. C'est à elle tout entière que nous consacrons ce nouveau chapitre :

Adieu donc, carrosse de la petite Cendrillon, tapis magique *des Mille et une Nuits*, voiture légère de la reine Mab! — Nous avons roulé de par le monde, sans poser pour ainsi dire le pied nulle part et sans instruire vraiment ceux qui voulurent bien nous suivre dans cette course aux quatre points cardinaux du globe et il est temps de revenir *au Pays*.

CHARRETTE ESPAGNOLE. — XIVe ET XVe SIÈCLES.

FRANCE

LA LOCOMOTION PUBLIQUE, PRIVÉE ET ROYALE

LES TRANSPORTS EN COMMUN TANT AU MOYEN AGE QUE PENDANT LA RENAISSANCE ET JUSQUES A HENRI IV

LA CHEVALERIE, LA CAVALERIE ET L'ARTILLERIE

LES ROUTES ET LES VOIES DE COMMUNICATION

IEN que les Francs fussent venus de la Germanie et qu'ils aient apporté avec eux la coutume des chariots, l'emploi des litières à mulets, des basternes et des carpentum de l'époque gallo-romaine continua à être en faveur fort longtemps après la prise de possession du sol celtique par les Barbares.

Encore l'usage de ces voitures ne fut-il permis qu'aux femmes et aux vieillards. Les cavaliers francs étaient de trop robustes hommes de guerre pour se faire traîner, comme le feront plus tard leurs descendants, dans des chariots pesamment attelés. On peut donc affirmer que la locomotion française au moyen âge a son origine dans les derniers vestiges de la locomotion gallo-romaine, et qu'il importe de remonter jusqu'à cette époque de civilisation pour mieux com-

prendre l'éducation de goût subie par les premiers barbares. Les provinces du midi de la Gaule, plus particulièrement, se trouvaient préparées pour l'emploi des véhicules. Toute cette partie, la plus florissante de la côte provençale, se voit parée de villes aux constructions durables et harmonieuses. Marseille, Avignon, Nîmes se reliaient à l'Empire par des voies bien entretenues. Ces routes romaines traversaient les villes elles-mêmes et permettaient une facile circulation intérieure. Des droits de péage existaient déjà dans certaines cités; à Fréjus notamment et à Nîmes, où, près de la *Porte dorée* et de la *Porte de France* se tenaient, depuis longtemps déjà, les commis du fisc[1]. Il y a là une preuve évidente de commerce. La vie intime de la cité, les jeux de l'amphithéâtre, les parades du cirque et les triomphes guerriers ne contribuaient pas peu au continuel développement de la carrosserie primitive. La colonne milliaire dorée que l'empereur Auguste dressa au haut du forum romain fut le point central d'où toutes les voies de communication s'embranchèrent vers les directions différentes des provinces. Ces voies servaient plus ordinairement aux marches des armées ou des puissants cortèges. De là, dit Challamel, le nom qu'on leur donna, de chaussées ou « levées publiques militaires[2]. » Auguste les utilisa aussi pour le service des postes. La multiplicité des relations entre les citoyens et les villes elles-mêmes avait nécessité la création de ces services de voitures qui assurèrent, entre les uns et les autres, la réciprocité des relations. Tout d'abord ce privilège n'appartint qu'aux princes et aux gouverneurs; mais peu à peu il s'étendit aux simples particuliers[3]. Les forêts mêmes ne furent pas épargnées et les messagers se tracèrent à coups de hache de longues routes à travers les murailles d'arbres. Ces routes prirent bientôt de l'importance et, dans certaines des plus belles forêts de Flandre et de Bourgogne, il n'est pas rare d'en retrouver encore des vestiges[4]. Tibère, Caligula, Vespasien, Honorius entretinrent de leur mieux les chaussées de la Gaule romaine, mais, avec les premiers Francs, cette sage précaution ne tarda pas à être abandonnée. Les ornières, les arbres, les fondrières recommencèrent à entraver le transport des véhicules, et il faudra que vienne Brunehaut, Brunehilde, la savante et la belle, pour que bon ordre soit mis à cet état préjudicable.

1. Augustin Challamel. *Mémoires du peuple français depuis son origine jusqu'à nos jours.*
2. *Aggera, strata,* en latin; *estrades, estrées* en vieux français.
3. Sueton. *In Tib. Aug.*
4. Henri Martin. *Histoire de France* (t. Ier).

Brunehaut, en matière de ponts et chaussées, adopta le système romain. Elle conserva l'emploi des larges dalles de pierre, aussi bien pour le pavage des villes que pour celui des routes. Mais ce pavage ne fut pas aussi perfectionné que celui des ingénieurs, romains, et peu à peu, l'emploi des voitures de luxe diminua pour laisser place à celui des divers transports guerriers ou commerciaux. Nombre de routes qui portent encore le nom de « chaussée Brunehaut » ou de « voie Brunehaut » attestent la véracité des récits historiques. Outre ce progrès dû à l'initiative romaine, les Francs adoptèrent encore l'organisation des postes impériales.

Cette organisation reçut, avec Charlemagne, un développement encore plus grand et s'étendit à toutes les parties de cet immense Empire d'Occident dont le grand monarque se trouva proclamé le maître. L'entretien des chaussées devint l'une des préoccupations principales de sa juridiction intérieure. Il en fit établir de nouvelles, une, entre autres, destinée au commerce et qui conduisit d'Allemagne à Constantinople[1]. Grâce à lui, les routes de toutes sortes devinrent aisément praticables, mais après sa mort, le démembrement du colossal Empire amena aussi la perturbation la plus grande dans les mœurs et les coutumes populaires. Les voleurs, les trafiquants, les bandits de toutes sortes se mirent à attendre le voyageur au coin des bois et le long des chemins et, se précipitant sur ses voitures, se firent un malin plaisir de le piller et de le battre. A la piraterie des Normands sur les côtes, s'ajouta le banditisme des Normands de l'intérieur. Les marchands d'Italie, de Provence, d'Esclavonie, de Bavière, de Neustrie essayèrent bien de réclamer. Louis le Débonnaire rendit un édit sévère contre tous les voleurs de grands chemins[2]; mais l'édit resta lettre morte et le trafic continua. La locomotion sous les Francs n'a donc rien de bien attrayant ni de bien enchanteur. A moins d'être en nombre et de se trouver bien armés, il devint presque impraticable de pouvoir circuler à travers ces forêts de Bondy du moyen âge. Les messageries instituées par Charlemagne fonctionnèrent régulièrement sous le grand Empereur[3]. Mais, après lui, tout, hélas! s'en alla au gré de la discorde et de l'abandon.

1. *Capitul. de Baluze*, t. Ier, p. 755.
2. *Præceptum* de Louis le Débonnaire, ann. 828.
3. L'établissement des messageries est attribué, dit-on, à l'Université de Paris. t vers l'an 800 de notre ère, le 32e du règne de Charlemagne, que cette institution - mença de fonctionner.

Les voies de communication ne redevinrent à peu près praticables (et encore n'est-ce qu'aux environs des villes) que sous la dynastie capétienne. Alors un autre inconvénient se produisit qui vint nuire au libre-échange et aux intérêts commerciaux : ce fut celui des péages. A chaque pont, à chaque porte de ville, à chaque relais, il fallut que le voyageur payât pour son cheval, pour sa voiture et pour lui-même. Encore n'est-ce qu'avec Philippe-Auguste que le trafic intérieur du royaume put reprendre son cours et que marchands et artisans purent recommencer à voyager à l'abri des Grandes Compagnies, des Jacques affamés et des Mauvais Garçons.

Ce roi, qui comprenait l'urgence d'une bonne administration nationale, sut bon gré aux Communes de la participation qu'elles avaient prise à la victoire de Bouvines, et c'est pour leur témoigner de sa reconnaissance qu'il aida sans doute aux facilités de la locomotion publique en commençant par ordonner le pavage des rues, et principalement des voies de Paris. Ainsi le rapporte la *Chronique de Saint-Denis :* Comme le roi allait se promenant dans les chambres de son hôtel, « pensant à ses besognes, il s'appuya à une fenêtre pour regarder la Seine et prendre l'air. Il advint en ce moment que des charrettes « qu'on charrioit parmi les rues » remuèrent si bien la boue et l'ordure dont lesdites rues étoient pleines, qu'une puanteur en issit si grande, qu'à peine la pouvoit-on souffrir; elle monta jusqu'à la fenêtre où le roi étoit. Il se détourna de la fenêtre en grande abomination de cœur, et, pour cette raison,... il manda le prévôt et les bourgeois de Paris et leur ordonna que toutes les rues et les voies de la Cité fussent pavées bien soigneusement de grès gros et forts... » « Ainsi, dit Challamel[1], en conséquence de toutes ces mesures, les voyages s'exécutèrent avec plus de sécurité, et les villes, plus belles à voir, attirèrent les étrangers[2]. La propreté des rues influa sur celle des habitants qui prirent quelques vagues idées du confort. Le goût des tournois et des fêtes, les cours plénières, les immenses réunions de la noblesse, les foires renommées, donnaient une activité nouvelle aux transactions commerciales... » Cette activité ne fera plus désormais que croître avec le développement des communes et l'extension des routes.

1. Auguste Challamel. *Mémoires du peuple français depuis son origine jusqu'à nos jours.*

2. Sous Philippe-Auguste les rues de Paris s'élevaient au nombre de quatre cents. Le roi ordonna d'abord de paver les deux principales rues de la Cité, qu'on appelait la *Croisée de Paris.*

LA LOCOMOTION SOUS LES DEUX PREMIÈRES RACES

Lorsque Clovis eut manifesté l'intention d'épouser Clotilde, les députés lui amenèrent celle-ci dans une basterne[1]. Plus tard, quand la reine Denteric, d'abord maîtresse, puis femme de Théodebert, premier roi de Metz (VIe siècle), craignait que ce prince n'en vînt à lui préférer une fille extrêmement belle qu'elle avait eue d'un premier lit, la fit mettre dans une basterne à laquelle on attacha de jeunes bœufs indomptés qui la traînèrent dans la Meuse où elle se noya[2]. Ces récits indiquent que l'usage des véhicules romains dura longtemps encore sous le règne des nouveaux maîtres. C'est encore à l'aide d'un de ces chars « ancien modèle » que Dagobert se rendait à Saint-Denis et dans les villes de son royaume. Qui ne se souvient de cette histoire où il est dit que Dagobert se disposait à monter sur son char, quand il aperçut un de ces poètes, assez vulgaires dans ce temps de latin et d'église, et dont le talent principal consistait à improviser des vers sur-le-champ. Le monarque promit au rimeur de lui faire don des bœufs et de la voiture, si, avant qu'il y fût monté, il avait peint en vers l'action qu'il lui voyait faire. Le poète aussitôt de dire :

CHAISE A ANE AU Xe SIÈCLE

Ascendat Dagobert, veniat bos unus et alter,

c'est-à-dire « que Dagobert monte et que les deux bœufs me viennent ». Le roi, vaincu et charmé, tint parole et donna les bœufs[3]. L'équipage dont Dagobert se plut à combler si généreusement le poète servit longtemps à ses successeurs pour se rendre de

1. « Venientes cum celeritate Franci, Chlotechildem a Gundebaldo acceptam levantes in basternam, cum multis thesauris ad Chlodovicum dirigunt. » FRÉDÉGAIRE (chap. 18.)

2. GRÉGOIRE DE TOURS. *Histoire.*

3. *Vingt jours de route et généalogie historique de la famille des coches, messageries, diligences, voitures publiques, malles-poste, etc.*, avec des notes par M. NARRATIUS VIATOR.

palais en palais, de métairie en métairie. Les Rois Fainéants abusèrent étonnamment de ce genre si commode de locomotion. C'étaient des princes tranquilles et toujours somnolents qui « en un chastel ou en manoir demeuroient toute l'année, jusqu'aux kalendes de mai. Lors issaient hors un char pour saluer le peuple, et pour être salué de lui; dons et présents recevaient et aussi en rendaient, puis retournaient à l'ostel et étaient ainsi jusqu'aux autres kalendes de mai[1]. » Ces sybarites mérovingiens sont restés populaires. Boileau, plus tard, leur consacra, dans le *Lutrin* deux de ses meilleurs vers :

> Quatre bœufs attelés, d'un pas tranquille et lent,
> Promenaient dans Paris le monarque indolent.

Ces pesants attelages, par une sorte d'ironie de la décadence, portaient encore le nom pompeux de carpentum. Du moins est-ce de ce titre que les historiens baptisent le char grossier dans lequel le roi franc Chilpéric Ier se promenait dans les campagnes de ses domaines[2].

A côté des voitures gallo-romaines démodées et vieillies, subsistaient les voitures des postes impériales. Comme au temps des Césars, ces services postaux avaient continué à appartenir aux souverains.

En 716[3], Chilpéric II ordonna de remettre, chaque année, « par évection » aux envoyés du monastère de Corbie, dix chevaux pris aux « mansions », aux lieux d'étapes, ou requis chez des particuliers; dix paires blancs et vingt de seconde qualité, un muid de vin, dix livres de lard, vingt livres de viande, douze livres de fromage, vingt livres de pois, un chevreau, deux poulets, dix œufs, deux livres d'huile et une livre de *garum*, probablement pour l'anchois, une once de poivre, deux onces de cumin, du sel, du vinaigre, des légumes et du bois en quantité suffisante... douze charrettes qu'ils trouveront aux endroits accoutumés pour transporter les provisions du monastère. C'est là, comme vous le voyez, une sorte de dîme assez forte, de redevance onéreuse. Ainsi en sera-t-il à travers toute cette partie du moyen âge barbare. Grégoire de Tours[4] rapporte

1. *Chroniques de Saint-Denis.*
2. Dit Eginhard, dans sa *Biographie de Charlemagne.*
3. Auguste Challamel. *Mémoires du peuple français depuis son origine jusqu'à nos jours.*
4. Grégoire de Tours (lib. ix) : « *Qui cum adfuisset* (Rauching) *priusquam eum* rex suo jussisset adotare conspectui, datis litteris et pueris destinatis cum *evectione publica* qui res ejus per loca singula deberent capere... »

que Childebert II, ayant été avisé que le duc Rauching voulait le tuer, fit mander ce duc à sa cour; puis, dit Ramée « il expédia des ordres, et envoya des gens munis de lettres qui mettaient à leur disposition les *voitures publiques*, pour s'emparer des biens de Rauching partout où il s'en trouvait[1] ».

Autrement l'emploi des grossières voitures massives, des litières de rois fainéants, était fréquent dans les usages quotidiens du commerce et des transports. Plusieurs ouvrages du temps parlent d'une *quarrada* ou charrette. De semblables voitures, au dire de Challamel, conduisirent sans doute à Rouen les milliers de pièces d'or et les ballots renfermant des bijoux et des tissus de prix que Brunehaut confia en dépôt à l'évêque Prétextat.

Mais, ce ne sont là que voitures et que transports royaux ou princiers. Comment donc, sous les deux premières races, se transportaient le peuple, le bas clergé, les marchands et les hommes de toutes sortes? Simplement à dos de cheval ou à dos de mulet. Les Gallo-Francs préféraient ce genre de locomotion à tout autre. Ils accrochaient à la selle grossière le sac rempli de vivres et le « flasion » qui les devaient sustenter durant la route. L'âne était la monture des pauvres, tandis que le chameau, naturalisé dans ce pays par les Romains, transportait les fardeaux[2]. Brunehaut, la belle et glorieuse Brunehaut elle-même, devenue vieille et faite prisonnière, fut, dit Frédégaire, avant d'être attachée à la queue d'un cheval, promenée sur le dos d'un chameau[3], dans le camp de Clotaire. Dès qu'il s'agit des princes, nous avons vu que le cortège était beaucoup plus considérable. Eginhard nous a laissé là dessus de fort beaux documents.

LA CAVALERIE. — LA CHEVALERIE. — L'ARTILLERIE

A l'origine, les cavaliers Francs combattaient à dos de monture, sans l'aide de selle ni d'étriers. Mais l'usage des Romains, cette fois encore, prévalut, et les Barbares ne tardèrent pas à adopter ces ornements nouveaux d'équitation. L'éperon ne manque point de leur devenir familier. Au dire des historiens, cet éperon fut d'abord comme une broche, dépourvu de molette. Celui qu'on a découvert dans le tombeau de Brunehaut, à Autun, en 1632, vient à l'appui de

1. A. Ramée. *Histoire des chars, carrosses, omnibus et voitures de tous genres.*
2. Saint-Ouen. *Vita S. Eligii*, lib. II, cap. XIII.
3. Fredegarii *Chronic*, cap. 42.

ce dire, de même ceux qu'on a retrouvés à l'emplacement du domaine de Clichy, là où se trouvaient les haras royaux[1]. Dès les plus anciennes prouesses des guerriers que la légende a transmises jusqu'à nous, se retrouvent les premiers harnachements de fer destinés à la protection des chevaux aussi bien qu'à celle des hommes.

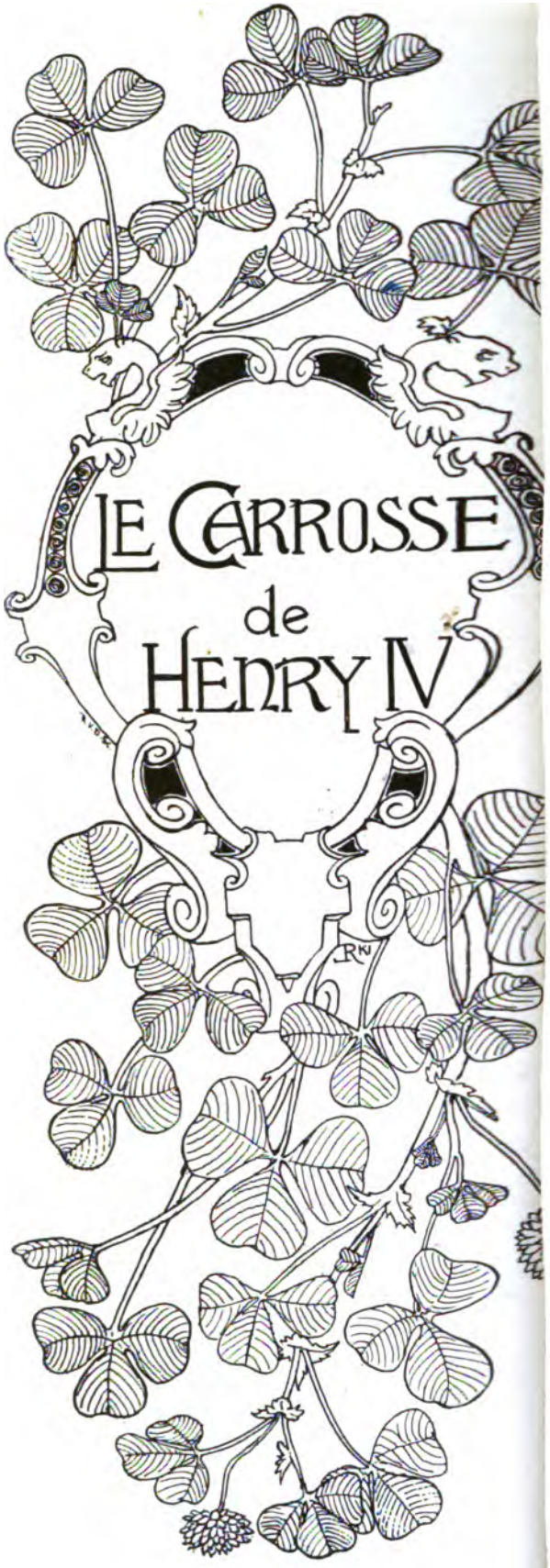
Plusieurs des plus célèbres montures des héros de la fable et de l'histoire ont acquis, par les récits des trouvères et des ménestrels, une immortalité poétique. Ainsi le fameux cheval Bayard qui servait à la fois à Renaud et à Guichard, à Alard et à Richardet, les quatre fils Aymon! Ainsi le fougueux Bride-d'Or sur lequel le pala-

VOITURE DU XIVe SIÈCLE.

din Roland, armé de Durandal et sonnant de l'olifant, passait ravins et monts; ainsi Beiffror et Floris, les coursiers de Oger le Danois; ainsi Blanchard et Entencendur, les palefrois de Charlemagne!

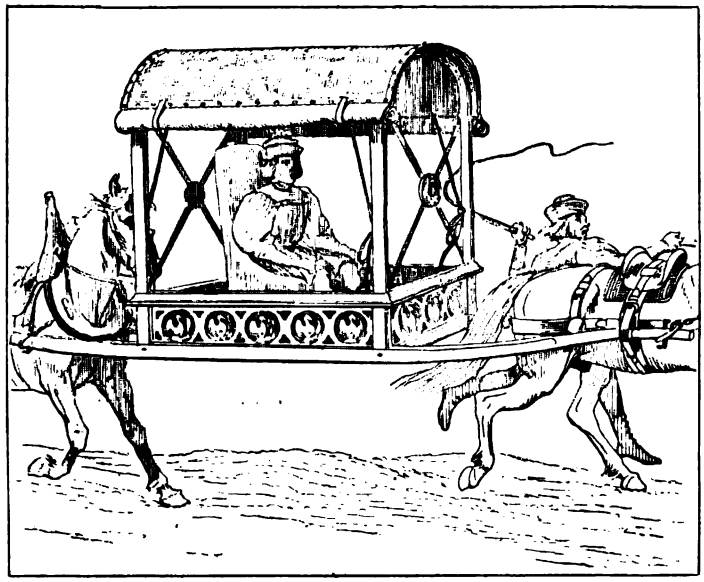
Cette fois, au lieu de ne plus servir que leurs instincts de pillage et de forfaiture, les guerriers, à l'exemple de l'antique Persée, deviennent au contraire les soutiens du pauvre et de l'opprimé, les protecteurs des faibles et des souffrants, les représentants armés

1. *Paris qui roule*, par GEORGES BASTARD.


LE CARROSSE
de
HENRY IV

ASSASSINAT
du ROY
par
RAVAILLAC

de Dieu sur la terre. L'Église sanctionne l'institution chevaleresque de sa bénédiction. Le monde ne sera plus désormais aux Routiers et aux Brabançons, aux Écorcheurs et aux Malandrins de toute provenance; le commerce, à l'abri de la lance et de l'étendard, pourra



LITIÈRE SANS ROUES A DEUX CHEVAUX DE FRONT ET D'ARRIÈRE. XIVe ET XVe SIÈCLES.

refleurir, la circulation libre reprendre. Une renaissance se prépare que les Croisades, bientôt, vont accélérer.

La locomotion, comme toutes choses, y trouve son compte. Puis de nouvelles industries naissent avec le développement de la grande idée. Ne faut-il point des armuriers, des selliers, des ciseleurs de dagues, de casques, pour répondre aux besoins de l'héroïque multitude? Racinet, dans son ouvrage[1], semble indiquer que l'armement du cavalier et de son cheval eut son origine dans les premiers costumes de chevauchée carlovingiens. A l'origine, le cavalier se contenta de l'ample *gonelle* légère (manteau) et des jambières de mailles. S'il allait à la chasse à courre, il coiffait le bonnet brodé à oreillères, le *quezote*, sorte de peliçon sans manches doublé d'hermine, le brassart et la ceinture de cuir noir. Ainsi paré, se mettait-il à la recherche des

1. RACINET. *Les Costumes historiques.*

animaux à tuer et surtout du sanglier, l'une des « cinq bestes noires ».

Si le chasseur, au contraire, poursuivait le gibier au vol, certaines modifications s'introduisaient dans son costume : l'*esclavine* remplaçait le peliçon, et les gants de chasse, à poignets découpés, paraient les mains du porteur de faucon.

Dès le XIIe siècle, tout l'habillage de la selle est de cuir jaune et le *gaez* (harnais) de la mule, rouge et rose, décoré de houppes de soie.

Au XIIIe, le harnais, lui, subit des modifications : la bâte du devant de la selle est supprimée; on ne conserve qu'une cuiller très fermée ce qui force le cavalier à se tenir sur ses reins; la selle se trouve retenue par la sangle et la courroie de poitrail; les étriers sont circulaires et attachés dans le plan des étrivières; les mors sont à branches.

Avec la chevalerie, ces costumes et ces armements se font plus compliqués encore. Il fallut pouvoir adapter les rudes emmanchures de fer et les jointures difficiles des casques, de façon presque hermétique, mais qui pût laisser libre le mouvement des membres et qui dût ne pas gêner l'équitation.

La chevalerie, dit M. le marquis de Varenne[1], — dont les exercices étaient l'image de la guerre, — fit de l'équitation un art nouveau, qui fut toujours inséparable de l'éducation de la noblesse, et chevalier ne tarda pas à devenir synonyme d'homme de bonne naissance. Nulle part nous ne trouverons aussi bien détaillés les exercices demandés au jeune gentilhomme de bonne naissance que dans *Le livre des faits du bon chevalier Messire Jean le Mainfre, dit Boucicaut, maréchal de France*, publié vers le XVe siècle. « Il s'essayait, dit le maréchal, à *saillir* (sauter) sur un coursier tout armé : *item*, saillait sans mettre le pied à l'étrier sur un coursier armé de toutes pièces; *item*, à un grand homme monté sur un grand cheval, saillait de terre à chevauchon (califourchon), sur ses épaules, en prenant ledit homme par la manche à une main sans autre avantage (aide); *item*, en mettant une main sur l'arçon de la selle d'un grand coursier et l'autre auprès les oreilles; le prenait par les crins et saillait de l'autre part (côté) du coursier, etc. »

Le Loyal Serviteur rapporte ailleurs comment Bayard, âgé seulement de 17 ans et encore page du duc de Savoie, sut, dans la plaine d'Arnay près de Lyon, charmer le roi Charles VIII en caracolant devant lui, sur son « roussin ».

1. Voir PAUL LACROIX (Bibliophile Jacob). *Les Arts au moyen âge.*

« Roussin » était le nom donné au cheval des pages.

Brunetto Latini nous apprend en effet[1], dans son encyclopédie, « qu'il y a chevaux de plusieurs manières; les uns sont *destriers* (ou grands chevaux) pour le combat[2]; les autres, pour chevaucher à l'aide de son corps, sont *palefrois* qui s'appelaient aussi *amblans* ou *haquenées;* les autres sont « roussins » (ou courtauts) pour somme[3] porter... Les *juments* et les *bâtiers*[4], réservés à la culture. Ces derniers, conservés aux paysans et interdits aux chevaliers. Faire monter chevalier sur jument était comme la privation des éperons. Nul qui aimât son honneur n'eût touché ce chevalier déshonoré, non plus qu'un fol tondu[5]... »

Les éperons du chevalier étaient d'or comme ceux de l'écuyer étaient d'argent.

Il fallait, pour que l'écuyer reçût les éperons d'or, qu'il commît quelque action d'éclat. Toute cérémonie d'investiture commençait par le don des éperons. Fût-on roi ou prince, c'était un honneur que d'être appelé à nouer les éperons aux talons de l'écuyer que sa bonne fortune portait à ce rang élevé. La dégradation, par contre, amenait la perte ou le changement des éperons. Il n'était pas rare que, pour une infraction légère, on obligeât le chevalier à reprendre les éperons d'argent et à redevenir écuyer.

Lorsqu'il s'agissait de plus haute « forfaicture », un bourreau ou un cuisinier coupait les courroies des beaux éperons, ou mieux les tranchait avec une hache sur un fumier. En ce cas c'était la dégradation la plus ignominieuse. Les éperons non seulement étaient marque de noblesse et de bravoure, mais ils étaient aussi un témoignage d'indépendance; on était obligé, avant de se présenter devant un suzerain pour lui rendre hommage, de laisser cet ornement qui eût pu le choquer dans sa prépondérance et de venir s'agenouiller devant lui dépourvu du signe distinctif des chevaliers.

Il advint que cette mode des riches éperons employés par les nobles et les guerriers tenta aussi le haut clergé et que les évêques et les prélats ne tardèrent pas d'en chausser « pour monter à mule ». Il y eut même des édits qui interdirent aux prêtres l'usage de ces ornements chevaleresques.

1. Brunetto Latini. *Le Trésor de toutes choses*, XIIIe siècle.
2. D'où l'expression, dit le bibliophile Jacob, « monter sur ses grands chevaux ».
3. Fardeau, bagages.
4. Chevaux portant le bât.
5. Lépreux.

Quoi qu'il en soit, la richesse de ce genre d'appendice ne fit que s'accroître et se perfectionner. Toute la coquetterie des cavaliers se porta à soigner le choix des éperons [1]. La forme varia avec les époques. A partir du XIIIe siècle jusqu'à la fin du XVIe on vit successivement les éperons *en rosette*, les éperons *en étoiles*, les éperons à *molette tournante*. La façon en fut toujours riche en ciselures et en niellé; les tiges très longues s'allongèrent davantage encore quand il s'agit de traverser l'enveloppe de fer et de cuir dont on se plut à habiller les chevaux. Ainsi étaient les éperons de Godefroy de Bouillon et tout le monde se souvient que, parmi les 4 000 paires d'éperons d'or que les Flamands recueillirent sur le champ de bataille de Courtray, bon nombre offraient un luxe incomparable de décoration.

VOITURE DE PROMENADE AVEC SIÈGE MIS SUR LE PLANCHER DU FOND. XIVe ET XVe SIÈCLES.

Suivant les époques et les mœurs du pays, les chevaliers firent subir à leurs montures diverses mutilations. C'est ainsi que les chevaux des cavaliers français se trouvèrent privés de crinières et d'oreilles; ceux des cavaliers allemands de la crinière et de la queue [2].

Les chevaux étaient cuirassés. Cette cuirasse des chevaux portait le nom de *harnachement;* les lames de fer et de cuir souvent employées s'appelaient *bardes;* les autres pièces *chanfrein*, *nasal*, *flançois*, etc. Mais, où le luxe surtout domina, ce fut dans le travail des selles. Elles furent primitivement hautes et profondes, construites de façon à emboîter solidement les reins et les cuisses, à l'aide de grands étriers [3], servant d'appui aux pieds. Elles furent successivement peintes et dorées, agrémentées de passementeries et de pompons les plus riches. Au retour des croisades, nombre de chevaliers avaient en guise de selles de ces merveilleuses œuvres

1. Du temps de Louis le Débonnaire, on disait *spouro* qui est devenu *sporen* en allemand, *sperone* en italien, *spur* en anglais, *éperon* en français.

2. Ces mutilations se trouvaient justifiées, selon Carrion Nisas, par la disposition de l'armure et l'embarras du harnachement.

3. Étrier (d'étymologie allemande *streben*, s'appuyer).

d'art dont seuls les Arabes et les peuples d'Orient pouvaient avoir été les artisans.

Cette époque des Croisades se trouve avoir beaucoup profité à la perfection de la locomotion équestre. Le noble mouvement d'enthousiasme qui porta les peuples de la chrétienté contre les Musulmans ne resta pas sans introduire, dans tous les arts, un perfectionnement aussi admirable que subit. Lorsque les croix rouges des Français,

LITIÈRE DE VOYAGE AU XVe SIÈCLE.

les croix blanches des Anglais, les croix vertes des Flamands se formèrent en un beau faisceau pour aller flotter sur le tombeau du Christ, nul ne pouvait prévoir que le séjour de Venise, celui de Constantinople et des villes orientales dût marquer avec une telle magnificence dans la mémoire des peuples. C'est de cette époque que date l'usage des éperons à molette[1], celui de la cotte de mailles et celui du *gonfanon* ou bannière[2]. Ainsi du moins fut armé et vêtu, en 1363, le roi Jean de France lorsqu'il se croisa à Avignon et que, dit Jehan Froissart, « il emprit et en chargea dessus son derrain vêtement la vermeille croix ».

1. Une double branche embrassait le talon dans son alvéole, on la bouclait sur le pied par une courroie, une autre courroie de sous-pied la bouclait de l'autre sens. Ainsi habillé, le pied se trouvait garanti à la fois qu'armé.

2. Voir *la Notice sur les Costumes de guerre au Musée d'artillerie* (Paris, 1876). — *Le Dictionnaire raisonné du mobilier francais : Armes de guerre*, par VIOLLET-LE-DUC. — *L'Histoire des Costumes en France*, par QUICHERAT.

L'armement du chevalier est alors très lourd. Dès la fin du XIIe siècle, dit Racinet[1], « on s'est appliqué à tout disposer pour rendre l'action du cavalier plus écrasante qu'elle ne l'avait encore été. Le choc de la lame devint terrible lorsque, ébranlé pour la charge, droit sur sa selle élevée, en avant sur le garrot du cheval de grande taille, le chevalier apparut ramassé sous l'écu réduit, l'arme au poing fixée horizontalement sous l'aisselle, en arrêt assuré comme un bélier. »

Dans les joutes et tournois se donnèrent de belles fêtes. Les historiens, dans leur beau langage imagé du vieux français, placèrent la description de ces réjouissances où s'unissait, à l'adresse de l'équitation, le courage personnel des chevaliers. D'après une miniature des *Tournois du Roi René* datant du XVe siècle et représentant l'entrée de ce prince dans la lice, nous pouvons nous figurer ce qu'avaient de prestigieux et de grandiose ces cérémonies. Les costumes, le harnachement du cheval eux-mêmes y sont plus magnifiques qu'à la guerre[2]. Les étriers, en outre, ont modifié leur forme, pour devenir ce qu'on appela des *sabots-étriers*[3].

Après la mort du roi Henri II, tué par son capitaine des Gardes, les tournois tombèrent de mode, et, peu à peu, on les remplaça par les carrousels militaires.

Ce chapitre serait incomplet, si nous ne parlions pas de la locomotion offensive et défensive à la guerre, si nous restions sans dire un mot de l'art de la balistique et de l'artillerie.

Les catapultes du temps de l'invasion normande ne tardèrent pas à disparaître devant les nouvelles bombardes de la guerre de Cent ans. Ces machines de guerre, d'un travail primitif, commencèrent d'abord par faire plus de bruit que de mal. Les *bouches à feu* du XVe siècle ne pouvaient être transportées qu'avec des bœufs. Cela rendait leur service embarrassant et inutile. « Ces bouches, dit Sarti, manœuvraient avec une lenteur telle que l'ennemi avait le temps, entre deux coups successifs, de réparer les dommages causés par le premier ».

Pourtant, avec François Ier et Henri II, l'artillerie accomplit des

1. Racinet. *Les Costumes historiques.*

2. Au XVIe siècle, le cheval porte l'armure complète : la *tétière*, la *barde* de cou et de poitrail, la *barde* de croupière et les *flancois* protégeant les flancs; les *oreillons* en forme de cornes de bélier; le *poitrail* orné de *bossages;* la *terminale* pour le passage de la queue.

3. C'était une demi-chaussure de fer recouvrant l'avant du pied mais ne pouvant retenir le pied engagé lorsque le jouteur était désarçonné.

progrès successifs[1]. Avec Sully, qui en fut déclaré le grand maître, elle atteignit la perfection.

LA LOCOMOTION SOUS LA 3e RACE JUSQU'A HENRI IV

Nous avons vu que du règne de Philippe-Auguste seulement date l'usage de paver les cités. Encore ne pava-t-on, tout d'abord, que les voies principales. Les faubourgs continuèrent à être des réceptacles de boue et de fondrières dangereuses au sabot des montures. Quand Philippe revint de Bouvines, disent les chroniques, il fit son entrée dans la capitale au son des fanfares guerrières, le front ceint d'une couronne, monté sur son lourd destrier, entouré d'une escorte magnifique de chevaliers. A sa suite, enchaîné sur un mauvais chariot, venait son prisonnier, le comte de Flandre, Ferrand. La foule, qui formait double haie sur le passage du cortège, abreuvait le malheureux de ses moqueries :

— Ferrand, te voilà enferré maintenant!

Le chariot se rendit ainsi jusqu'au Louvre, où le prisonnier, mi-mort d'effroi et de terreur, fut jeté dans la grande tour.

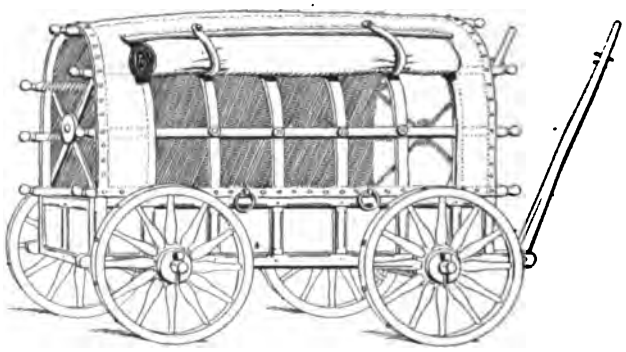
Vers 1292, nous est-il rapporté[2], le cheval et la litière servaient aux Parisiens tandis que la mule était la monture ordinaire des gens paisibles : abbés, évêques, magistrats. Les dames, ordinairement, montaient en croupe d'un cavalier, à moins qu'elles ne fussent suivies d'un serviteur. En ce cas, pour mieux conserver l'équilibre, elles appuyaient leurs pieds sur une mince planchette retenue avec des courroies. Cette mode se conserva fort longtemps. Mais cela variait avec les personnes. Et les historiens ne sont pas tombés d'accord sur cette coutume. Brantôme, lui, affirme que pareil usage se maintient au delà du XVIe siècle. Il affirme encore que la coutume de mettre la jambe dans l'arçon aurait été introduite par Catherine de Médicis. Si nous constatons, en effet, que cette princesse emportait, avec elle, dans la France de son temps les mœurs de la cour florentine, nous n'en sommes pas surpris. C'est à Catherine qu'on doit les corsets montants où se devaient enfermer pour à jamais les gorges de nos aïeules et de nos mères; c'est à Catherine que l'on doit la politique astucieuse et l'intolérance de religion. On peut bien lui

1. Voir au musée d'artillerie : *Notice sur les Coulevrines, les Fauconneaux et les Bâtardes du XVe siècle.*

2. *Histoire de Paris et de ses Monuments*, par EUGÈNE DE LA GOURNERIE.

devoir aussi cette magnificence tout italienne qui valut aux montures de son temps les beaux harnais d'or aux houppettes de soie, et ces sortes de selles à troussequins couvertes des housses luxueusement brodées dont les belles dames de France du temps de Henri II se montrèrent si orgueilleuses, les jours de chasse.

La première litière employée à l'usage des blessés qu'on emmenait des tournois, à l'issue des combats, ne manœuvrait pas à dos de porteurs. Deux chevaux qu'on avait habitués à cet exercice la portaient horizontalement. Des dames ne tardèrent pas à employer ce genre de locomotion de préférence à celui des montures. Après l'an 1000, mais principalement au retour des Croisades, le goût pour les voitures s'accrut considérablement, à tel point que le roi Philippe le Bel dut promulguer une ordonnance, en l'an 1294, spécifiant que *nulle bourgeoise n'aurait char*, et décrétant la locomotion en voiture de *superfluité*. Mais, comme l'Édit sur le même sujet et d'une sévérité aussi grande que nous avons vu appliqué à l'époque des Romains, cette ordonnance, pour ainsi dire, resta muette. Était-il possible, même à un roi, de restreindre ainsi le grand mouvement économique, industriel et artistique de son peuple? Le développement du commerce de cité à cité et la nécessité des rapports entre les provinces voisines s'accentua rapidement. Les fêtes religieuses, les foires renommées et les réjouissances publiques devinrent des prétextes toutes les fois à l'emploi des chars et voitures.



VOITURE DE VOYAGE AVEC RIDEAUX DE CUIR MOBILES. — XVe SIÈCLE.

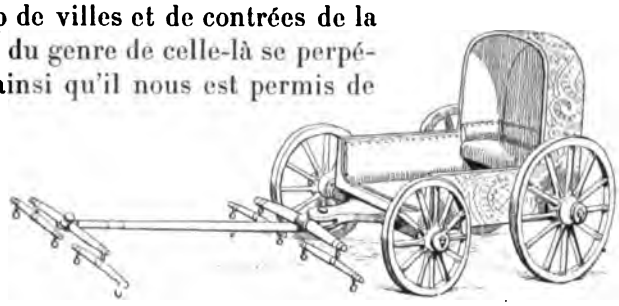
Dès le XIIIe siècle[1] on voit figurer, dans les réjouissances pastorales et chrétiennes de la ville de Cambrai, une suite de chars dont chacun se trouvait avoir une physionomie particulière. Le premier était un char de triomphe représentant l'*Assomption*. Un large manteau bleu voilait le buste d'une jeune vierge assise sous un dais et que soutenaient, de leur appui, quatre grands anges peints et dorés. Sur l'avant de ce char, le tombeau de la Vierge et les douze

1. Voir *Encyclopédie Larousse*.

LA LOCOMOTION
AU
XVIIe SIÈCLE

VOYAGE de
MARIE de MÉDICIS
AUX
PAYS BAS

apôtres étaient figurés avec un art remarquable. Un historien, M. Henri Berthout, nous a rapporté des détails sur cette superbe cérémonie dont l'usage s'est conservé fort longtemps à Cambrai. La grande procession qui eut lieu, dans cette ville en 1833, identiquement semblable à celles qui l'illustrèrent au moyen âge, a été fort bien décrite par M. Henri Berthout. « Le cortège, dit-il, se composait de trois grands et de quatre petits chars symboliques. Le premier portait, comme attributs, la hache franque, le cheval gaulois et l'aigle romaine, emblèmes des trois peuples qui, après l'invasion romaine, se réunirent pour n'en former plus qu'un. Le second contenait, comme symbole de la seconde époque, l'oriflamme de Charlemagne; le troisième montrait le retour des Croisés; le quatrième symbolisait la bulle d'or; le cinquième représentait le siège de Cambrai en 1581; le sixième, la réunion définitive de Cambrai à la France en 1677; enfin, sur le dernier char, des jeunes filles chantaient des strophes nationales[1]. » Dans beaucoup de villes et de contrées de la France, des fêtes périodiques du genre de celle-là se perpétuèrent jusqu'à nous. C'est ainsi qu'il nous est permis de constater encore, en Flandre, l'usage toujours comique des « roues de fortune[2] ».



VOITURE-CHAISE DE VOYAGE AU XVe SIÈCLE.

Il n'était pas rare de voir ces fêtes de la religion se mêler aux réjouissances populaires. La foire de Saint-Germain, la foire de Saint-Ladre, la foire du Lendit furent principalement les époques de l'année où l'étalage des voitures de toutes sortes se prodigua. La foire du Lendit avait lieu au mois de juin dans la plaine Saint-Denis.

Une foule immense se donnait rendez-vous, ce jour-là, autour de ses marchands, de ses bateleurs, de ses courtisanes, de ses cabaretiers, de ses truands de toutes sortes, accourus là pour y quérir pratique. La plume de Victor Hugo écrivant *Notre-Dame de Paris*

1. Henri Berthout.

2. C'est un train de chars sur lequel se trouve une plate-forme mobile et inclinée portant des mannequins costumés. Le mouvement de rotation imprimé aux chars par les chevaux communique un second mouvement à la plate-forme qui, posée obliquement, présente les personnages tantôt en haut, tantôt en bas, pour marquer l'inconstance et la mobilité des caprices de la *fortune* dont la statue est fixée debout au centre de la plate-forme.

serait seule capable de définir le tableau de ces scènes pittoresques, ou encore celle que Théophile Gautier employa pour les fusées du capitaine Fracasse. Quant à nous, qui étions venus ici pour y étudier la seule locomotion, nous sommes obligé d'être succinct et de nous en rapporter aux dires de la froide histoire. « Chascun marchand forain, dit Boileau [1], qui descent ès halles toile, doit de hallage, *pour cheriot* quatre sols, *pour charete* deux, et, pour cheval, douze deniers. » Ainsi sommes-nous renseignés sur les prix de remise des véhicules de nos pères ! De tous les points, vers la foire du Lendit, arrivaient les marchands, parmi lesquels beaucoup

Dessus un char à marchéant
De cels qui vont en Lombardie [2].

Et pendant ce temps, magistrats, médecins, plaideurs et hommes de loi de continuer à se rendre au Palais « à dos de mule » !

CARRIOLET GOTHIQUE.
XVe SIÈCLE.

Cette coutume judiciaire s'accrédita si bien qu'elle se conserva jusque fort avant dans le XVIIe siècle. Cette expression proverbiale : « Garder le mulet », date de cette époque. Les hommes au service des magistrats la répétaient entre eux pour témoigner de leur impatience. Cela correspond à peu près au « croquer le marmot » de notre génération. A mesure que le nombre des magistrats augmenta, le nombre des montures et des valets s'accrut. Le Parlement dut y mettre ordre. Aussi lit-on, dans un acte en date du mois de mars 1599, « qu'il fit faire un montoir de pierre dans la cour de Mai pour que MM. les Présidents et Conseillers pussent, en sortant de l'audience, monter sur leurs mules ou chevaux ». Il n'y a pas si longtemps que des « montoirs » de ce genre existaient encore à *Paris, rue du Pas-de-la-Mule*.

Nous avons, par les fabliaux, rondels, ballades et poésies légères

1. *Le Livre des métiers.*
2. *Fabliau.*

du moyen âge, une idée de l'importance qu'attribuaient les poètes à la locomotion de leur époque.

Cette description du *Char de Vénus* extraite du *Roman de la Rose*[1], par exemple, ne manque pas de grâce :

Biaus fu li chars à quatre roës,
D'or et de pelles estelés.
En leu de chevaux attelés
Ot es limons huit colombiaus
Pris en son colombier moult biaus.

Au XIVe siècle, Eustache Deschamps, dans son *Mirouer de mariage*, énumérant toutes les charges qui incombent au mari pour le *mesnage soustenir avec les pompes et grans bobans des femmes*, fait dire à l'une d'elles :

Et s'il me faut bien, s'il vous plest
Quand je chevaucherai par rue
Que j'aie ou cloque[2] ou sambue[3],
Haquenée belle et amblant,
Et selle de riche semblant,
A las et à pendans de soye;
Et se chevauchier ne pouvoye,
Quant li temps est frès comme burre
Il me faudrait avoir une curre[4]
A cheannes, bien ordonné
Dedeuy et dehors painturé,
Couvert de drap de camocas[5].
Je voy bien femmes d'avocas
De poures bougres de villaige
Qui l'ont bien; pourquoi ne l'arai-je
A quatre roncins attelé[6] ?

Plus loin, nous lisons, dans le *Romañ du Renart*[7] qu'

... une geline
Que l'on amenait en litière
Fête autresi comme une bière...

s'en vint rejoindre les convives et faire bombance au milieu d'eux.

Une autre fois c'est *Robert le Diable*[8] qui veut se faire ermite. Alors l'empereur de Rome

1. *Le Roman de la Rose* (Edition de M. Méos. Paris, 1814).
2. Manteau.
3. Capote pour monter à cheval.
4. Char.
5. Camelot.
6. *Poésies morales et historiques d'Eustache Deschamps* (Edition Crapelet, 1832).
7. *Le Roman du Renart* (vers 9978e et suivants).
8. *Le Roman de Robert le Diable* (XIVe siècle).

... a mandé les charpentiers
Et fet une litière ouvrer,
Apareiller et manouvrer,
Puis fait mettre Robert di seure
Qu'avec lui plus ne demeure.

CAMION A 4 ROUES, ONDULÉ POUR TRANSPORT DE FUTAILLES. — XVe SIÈCLE.

ou bien c'est l'auteur des *Vigiles de Charles VII* qui, décrivant le cortège d'une procession royale, écrit :

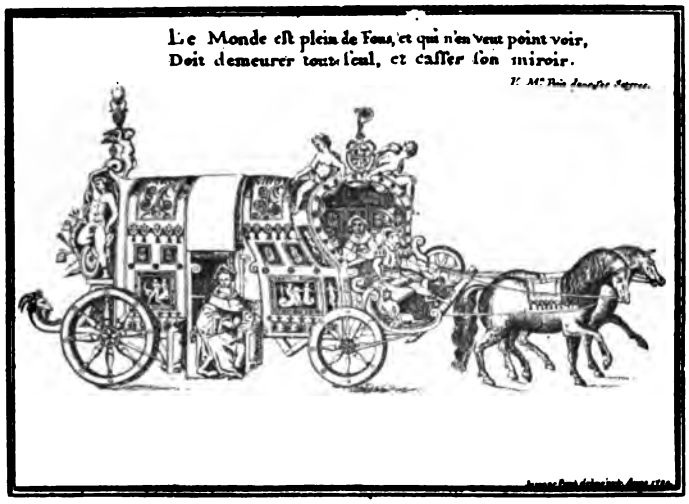
Tous les harnois et les chevaux
Étoient de fin argent ferré,
Puis, les *chariots* et cerceaux
Des dames par en haut dorez.

Viollet-le-Duc, ayant à discuter l'origine des coches qui, selon lui, datent, en France, du XVIe siècle, nous renvoie aussi *Au Coche*, poème de Marguerite de Navarre.

L'usage des coches n'empêche pas que des familles entières de bourgeois, d'échevins et de conseillers continuent à chevaucher à l'allure d'amble des roussins. D'autres alternent l'usage des voitures avec celui des mules. Ainsi en témoigne du moins la lecture d'un bail passé à cette époque par un nommé Gilles Lemaître, premier président au Parlement de Paris avec les fermiers et rentiers de sa maison de campagne. Une des clauses porte : *Que les dits fermiers et rentiers seront tenus, la veille des grandes fêtes de l'année, et au temps des vendanges de lui amener une charrette avec de la bonne paille fraîche pour y asseoir commodément Marie Sapier, sa femme, et sa fille Geneviève; comme aussi de lui amener un dnon ou*

une ânesse pour faire monter dessus la chambrière pendant que lui, premier Président, irait devant monté sur une mule, accompagné d'un sien clerc marchant pédestrement à ses côtés[1].

Parmi les cérémonies fameuses dont l'éclat soit parvenu jusqu'à nous et dont la richesse des attelages commença à faire du bruit, il faut placer l'arrivée à Paris de la reine Isabeau de Bavière.



CHARIOT DE LA MÈRE FOLLE DE DIJON AU XVIe SIÈCLE.

« Le roi Charles VI, dit Ramée[2], voulant voir incognito l'entrée de la reine à Paris, ne monta pas dans une voiture, mais se mit en croupe de Savoisy, son confident et son favori; emporté dans la foule, il manqua d'être étouffé. » Malgré tout, il put assister à l'entrée du cortège, lequel se forma, bien avant d'arriver dans Paris, à hauteur de Saint-Denis. « La Royne entra en grandes pompes, dit Juvénal des Ursins[3], tant de litières, chariots branlants couverts de draps d'or et hacquenées, que d'autres divers parements. » Et Froissart ajoute[4] : « La lictière de la Reyne de France estoit adextrée du duc de Touraine et du duc de Bourbon, au premier chef : secondement et au milieu, tenoient et adextroient la lictière du duc de Berry et du duc

1. Narratius Viator. *Vingt jours de route et généalogie historique de la famille des coches, messageries, diligences, voitures publiques, malles-poste, etc., avec des notes* Paris, 1830).

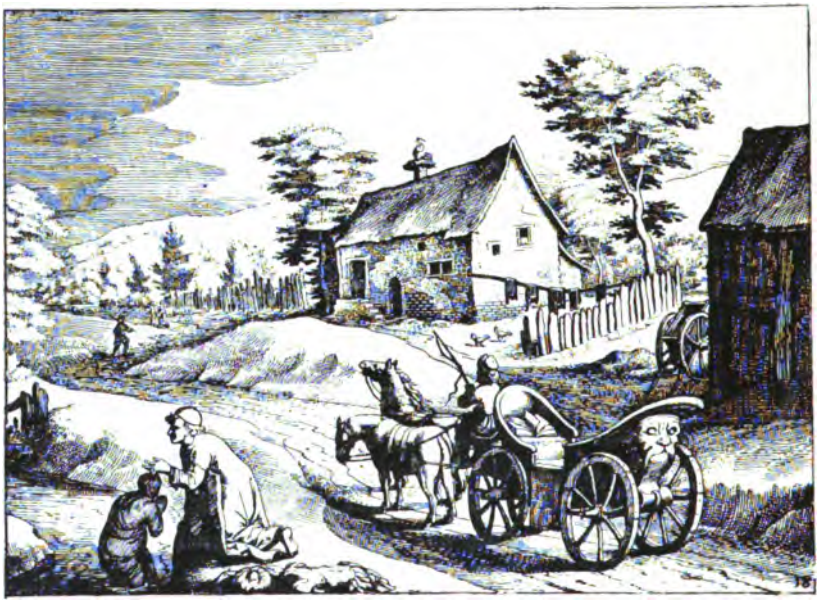
2. Ramée. *Histoire des Chars*, etc.

3. Juvénal des Ursins. *Histoire de Charles VI*, p. 169. Lacurne.

4. Froissart. Livre IV.

de Bourgogne; et, à la dernière suite, messire Pierre de Navarre et le comte d'Ostrevant; et vous dy que la lictière de la Reyne estoit très riche et bien ornée, et toute découverte... Des autres dames et damoiselles qui venoient derrière sur des chariots couverts et sur pallefrois n'est nulle mention, et des chevaliers qui les suivoient [1]... »

Ainsi furent ces fêtes magnifiques, rehaussées de l'éclat des attelages pompeux. La langue de Froissart, chaude et colorée, nous rapporte avec le pittoresque du temps tout le détail de ces réjouissances. Ainsi celle de Rutebeuf, celle de Joinville nous transmirent avant, comme en un fidèle miroir, toute la magnificence des cortèges de Croisés; ainsi celle de Saint-Simon, plus tard, nous apportera l'écho des lourds carrosses de Louis XIV et des fêtes de Ver-



VOITURE DE LA FIN DU XVIe SIÈCLE.

sailles. Les historiens n'ont jamais négligé la locomotion. Une place a toujours été réservée, dans leur œuvre, à cette manifestation caractéristique du génie humain.

Mais continuons la description des belles voitures royales :

En 1470, Charlotte de Savoie, reine de France, seconde femme

1. Voir également *Mémoires* d'Olivier de la Marche : La description du convoi de l'enterrement du duc Philippe de Bourgogne en 1467.

de Louis XI, se fit faire, à Tours, un *chariot branlant* que Jehan Delaunay, peintre demeurant dans cette ville, se chargea de conduire par eau de Tours à Amboise. Ce chariot était paré d'un drap d'or frangé de fils d'or. Il était traîné par quatre chevaux harnachés de cuir rouge, chacun des harnais ayant cinq cents clous de laiton doré et deux cent quarante besans de même [1].

CHAISE A PORTEURS.
FIN DU XVIe SIÈCLE.

Dans un voyage d'Avesnes à Laon, la même Reine, femme de Louis XI, emprunta à la comtesse de Charolais ses haquenées et ses chariots. Dans le cortège du comte de Charolais, dit Ramée, lequel entra à Reims le 13 août 1461, on vit cent quarante chariots « chargés de diverses besongnes et nécessités [2] ».

C'est dire combien les « chariots branlants » étaient en honneur. « Les ambassadeurs du roi de Bohême, dit Monstrelet, avoient amené un chariot branlant moult somptueux et moult riche. »

Ceci se passait sous Charles VII [3].

Sous Louis XII, quand Marie d'Angleterre, qui venait épouser le roi, fit son entrée à Abbeville, elle était, raconte Robert de la Marck, sur une haquenée ainsi que la plupart des dames et « le résidu en chariots ». « Le roi monté sur un grand cheval bayant, qui sautait, vint recevoir sa femme, avec tous les gentilshommes de sa maison, de sa garde, tous à cheval. »

Les fêtes du Camp du Drap d'or ne manquèrent point non plus d'être magnifiques. Mais, à proprement parler, l'éclat des costumes, des cuirasses et des harnachements brilla tout ailleurs que sur les voitures qui y étaient fort rares.

LES PREMIERS CARROSSES

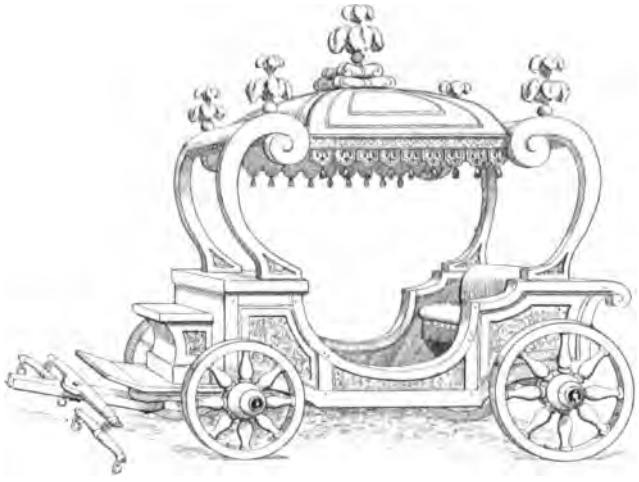
Selon Sauval, qui fut, entre tous, un bon historien, les deux premiers carrosses qu'on vit à Paris et qui firent l'admiration univer-

1. *Dictionnaire critique de géographie et d'histoire.*
2. Voir Georges Chastelain. *Chronique des ducs de Bourgogne.*
3. Voir Montfaucon. *Les Monuments de la Monarchie française.* — Viollet-le-Duc. *Dictionnaire du mobilier.*

selle appartenaient, l'un à la Reine, femme de Henri II, l'autre à Diane de Poitiers, maîtresse du Roi. Diane, fille légitimée de ce même prince et femme de François de Montmorency, en posséda également un qui était luxueux et très orné. On cite aussi celui de Raymond de Laval, seigneur de Bois-Dauphin, homme obèse et riche.

Mais ce ne sont là encore que des exceptions.

Toute cette première moitié du XVIe siècle sera peu fournie en carrosses.



CARROSSE D'APPARAT. — 1552.

« En 1550, dit Ramée[1], il n'y avait toujours que trois carrosses à Paris, sous le règne de Henri III; un particulier en possédait un quatrième. »

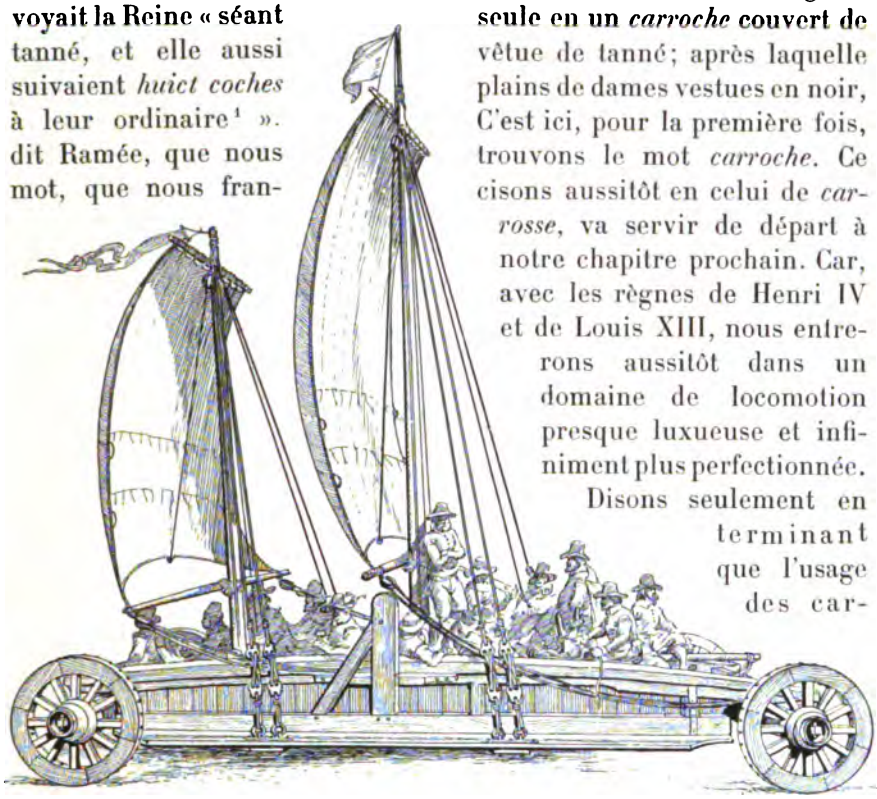
Quant au Roi, il ne tarda pas à se lasser de la possession d'un seul carrosse. Bientôt ses distractions devinrent si nombreuses qu'on fut obligé de lui en construire plusieurs. Écoutez, à ce propos, ce que dit L'Estoile[2] : « Le Roi va en coche avec la Reine sa femme par les rues et maisons de Paris, prendre les petits chiens damerets qui à lui et à elle viennent à plaisir : il va semblablement par tous les monastères de femmes estans aux environs de Paris, faire pareille queste de petits chiens, au grand regret et desplaisir des dames auxquelles les chiens appartenoient. »

Ainsi étaient les amusements royaux!

Plus loin, L'Estoile raconte l'aventure qui arriva au roi et à la reine qui étaient allés se promener aux environs de Paris et qui ne pouvaient rentrer, le coche s'étant rompu. Le couple, dit le fidèle chroniqueur, fut obligé de revenir à pied par « un despiteus temps qu'il faisait », et ils arrivèrent au Louvre après minuit[3].

1. Ramée. *Histoire des chars, carrosses et omnibus.*
2. *Journal de Henri III*, par L'Estoile, collection Michaud et Poujoulat.
3. Ramée. *Histoire des chars.*

Plus loin encore, L'Estoile rapporte que, le 24 juin de l'année 1584, le Roi alla du Louvre à l'église de Saint-Magloire, dans le faubourg Saint-Jacques, pour répandre de l'eau bénite sur le corps de son frère, le duc d'Alençon, qui y avait été déposé. Dans le cortège se voyait la Reine « séant seule en un *carroche* couvert de tanné, et elle aussi vêtue de tanné; après laquelle suivaient *huict coches* plains de dames vestues en noir, à leur ordinaire[1] ». C'est ici, pour la première fois, dit Ramée, que nous trouvons le mot *carroche*. Ce mot, que nous francisons aussitôt en celui de *carrosse*, va servir de départ à notre chapitre prochain. Car, avec les règnes de Henri IV et de Louis XIII, nous entrerons aussitôt dans un domaine de locomotion presque luxueuse et infiniment plus perfectionnée. Disons seulement en terminant que l'usage des car-



CHAR A VOILES. — HOLLANDE XVIe SIÈCLE.

rosses, comme tout usage lorsqu'il est à son début, fut vivement critiqué et que le Parlement comme le Roi d'ailleurs ne furent pas les derniers à les trouver mauvais. Par contre, tout cela donna une impulsion nouvelle aux corporations des charrons et du harnachement. Les *selliers-bourreliers* gagnèrent de l'argent; *les selliers, lormiers, carrossiers* réalisèrent des fortunes. Ces derniers, en outre des carrosses et de la lormerie[2], fabriquaient des éperons. « C'étaient là, dit le Glossaire de Jean de Garlandes, des artisans qu'aimait beaucoup

1. *Journal de Henri III*, par L'Estoile.
2. Brides, rênes, etc...

la noblesse, parce qu'ils fabriquaient des éperons argentés et dorés, des poitrails en métal pour les chevaux et des mors de brides très travaillés... »

Il y avait, en outre, les *chapuiseurs* qui faisaient les arçons d'aune à selle; les *blazenniers* et les *cuireurs*, et, enfin, les peintres de selles qui s'occupaient de les orner avec tout l'art dont ils étaient capables et selon les vieilles lois du blason.

Nul doute qu'avec de si réputés ouvriers nous n'ayons possédé de bons carrosses.

Le suivant chapitre va nous le démontrer sous quelques points, car ce serait téméraire à nous de prétendre, au cours de cette course à travers l'histoire, exposer quoi que ce soit en détail. Dans ce *Panorama de la Locomotion*, il faut admettre qu'il y ait quelques premiers plans et d'infinis horizons noyés dans la brume et auxquels nous ne saurions atteindre.

CARROSSES. — ENTRÉES SOLENNELLES.

FÊTES DE GALA.

CÉRÉMONIES FUNÈBRES, RELIGIEUSES ET MILITAIRES.

CAVALCADES. — CARROUSELS. — COCHES.

MESSAGERIES ROYALES — ORIGINE DES CARROSSES

La lecture d'un poème de Loret, d'une historiette de Tallemant des Réaux, d'une page du duc de Saint-Simon nous n'avons nulle peine à aussitôt nous renseigner sur la locomotion française depuis la fin du XVIe siècle jusqu'au commencement du XVIIIe. — Avec Richelieu et le Roi-Soleil l'art des carrosses se perfectionne encore. La tapisserie, les dentelles, la miroiterie, la dorure ajoutent à l'éclat des bois et au luxe des cuirs. Les attelages deviennent magnifiques. La splendeur et la richesse des cours, les déplacements successifs de Paris et de Versailles, de Marly et de Fontainebleau, nécessitent un accroissement des écuries qu'on n'avait vu encore sous aucun règne. La plupart des dames, quoique bonnes écuyères (les parties de chasse sous Henri IV, que suivaient assidûment les belles et honnestes Dames de la Cour, leur avaient enseigné les principes difficiles de ce sport), ne tardèrent pas à adopter l'usage presque constant des carrosses.

Nous savons déjà, Brantôme nous ayant renseigné à ce sujet, que

Marguerite de Navarre avait coutume d'écrire, dans sa litière, les meilleurs de ses contes[1]. Voyons maintenant ce que dit Michel de Montaigne. — L'admirable essayiste, qui est la gloire des lettres françaises, n'a-t-il pas écrit le chapitre des *Coches*[2] au livre III de son recueil? Ses pages ne sont pas précisément à l'éloge de la locomotion de son temps[3], mais elles témoignent de l'intérêt que tout esprit élevé et que toute personne noble commençaient à porter à ce nouveau mode de transport. Nous avons vu, dans le chapitre précédent, que l'invention des carrosses était antérieure au XVIe siècle. Du moins est-ce l'avis de Louandre : « L'une des nouveautés les plus importantes du XVIe siècle, dit-il, en fait d'objet de luxe, fut l'usage des carrosses dont l'invention est attribuée à un archevêque de Milan, Héribert, qui vivait dans la première moitié du XIIe siècle. Du temps de François Ier cette espèce de voiture était encore tellement rare qu'on n'en comptait que deux à la cour. » L'opposition du Parlement ne fut pas favorable à l'invention nouvelle. Ces messieurs les conseillers et les avocats avaient acquis une telle habitude de la mule que l'emploi des carrosses ne pouvait que les effrayer. Ils en firent part en 1653, dans une supplique au roi Charles IX, demandant qu'il fût défendu, aux habitants de cette ville, l'usage des carrosses[4]. Ce prince résista. Alors le fisc ne tarda pas à entrer en ligne et à venir placer un impôt *sur la ferme des voitures et messagers publics*. Grâce à Henri III, ce service des messageries, comme celui des coches ordinaires, put sortir enfin de toutes les entraves où les jetèrent les édits. En 1576, Henri III réglementa le service des messagers royaux, et même en permit l'usage aux particuliers[5]. Peu de temps auparavant, il avait été réglé que le « grand maître des postes » porterait les paquets ou dépêches aux quatre secrétaires d'État qui les remettraient à Cathe-

1. Elle intitula même *la Coche* une assez longue pièce dans laquelle elle fait allusion à son véhicule royal. Une averse, mettant fin à ses joyeux devis par les prés, l'y fait rentrer ainsi que ses compagnes :

La pluye en creut, lors chacune descoche
Et toutes trois nous mismes en la coche.

2. MONTAIGNE (MICHEL DE). *Essais* (5e édition, Paris, Abel L'Angelier).

3. « Or, ie ne puis souffrir long temps coche, ny litière, ny bateau et hais toute aultre voicture que de cheval, et en la ville et aux champs ; mais ie puis souffrir la lictière moins qu'un coche, et par mesme raison, plus aysément une agitation rude sur l'eau, d'où se produisit la peur, que le mouvement qui se sent en temps calme. » (L. III, ch. VI.)

4. Le premier magistrat qui fit usage du carrosse fut, au commencement du XVIIe siècle, Christophe de Thou, père du célèbre historien et premier Président au Parlement. Mais le président de Thou avait la goutte, et sa femme continuait, par habitude, à se promener à cheval en croupe derrière un valet.

5. CHALLAMEL. *Mémoires du peuple français*.

rine de Médicis sans les ouvrir[1]. A ces divers services vint s'adjoindre celui de l'Université, lequel, outre les dépêches du gouvernement, transportait encore les sacs des procès civils ou criminels, les voyageurs, les lettres, l'or, l'argent et les marchandises d'un petit volume[2].

Le Mercure de France donne sur l'origine des coches et « sur le temps auquel on a commencé en France de se servir des carrosses » une lettre bien curieuse de M. A. G. B. D. A. A. P. :

« ... Le P. de Montfaucon, dans ses Monuments de la monarchie n'a point marqué que l'on se servît anciennement en France des chars ou des carrosses; il paroît au contraire, par les descriptions et représentations qu'il nous a données des Entrées des Rois et des Reines et autres cérémonies, que, dans ces occasions, les personnes les plus distinguées, même les Rois, les Reines, les Princes et Princesses, étoient montés sur des chevaux, haquenées ou palefrois; il ne parle que d'un seul char dont il donne la figure, sçavoir le char du Roy Henri II, lorsqu'il fit son entrée dans Roüen, le 2 octobre 1550. Ce char n'est qu'une espèce de traîneau sans roues, tiré par deux chevaux accolés, ce qui a fort peu de rapport à un carrosse d'aujourd'hui. On prétend cependant que c'en est là l'origine et qu'en 1550, il n'y avoit encore, en France, que trois carrosses, sçavoir celui du Roy, celui de Diane de Poitiers, duchesse de Valentinois, et celui de René de Laval, seigneur de Boisdauphin, père du maréchal de France... »

« On ne doit pas s'étonner si le Roy (Henri IV) nommoit coche son carrosse, car c'est ainsi que l'on nommoit les plus beaux carrosses de ce temps-là qui étoient effectivement faits comme nos coches ou carrosses publics, pour aller d'une ville à une autre, lesquels furent établis en 1571. Les nostres ont retenu la forme et le nom de Carrosses de ce temps-là. Le luxe et la vanité ont fait depuis bien des progrès et en peu de temps non seulement les carrosses se sont multipliés au point que, dans Paris seul, on en compte actuellement (1737) près de 12 000; mais ce qui paroît plus étrange c'est que des

1. Maître Brusquet, successeur de Triboulet dans l'emploi de Fou du Roi, avait obtenu, grâce à ses bouffonneries, la charge de maître des postes de Paris. « Il n'y avoit pour lors point de coches, de voitures ni chevaux de relais, dit Brantôme, comme il y en a pour le jourd'hui. Aussi pour un coup, je lui ai compté cent chevaux de *poste*, et ce d'ordinaire : ce qui estoit la cause qu'en titre et qualités il s'intituloit *Capitaine de cent chevau-légers*. Je vous assure qu'ils estoient bien légers en toutes façons, tant de la graisse dont ils n'étoient guère chargés que de la légèreté à bien courir, auxquels chevaux et postillons il imposoit très-plaisamment les noms des bénéfices, offices, dignités, charges et estats que l'on court ordinairement en toute diligence par les *postes*. »

2. Ch. Poirson. *Histoire de Henri IV*.

gens de la condition la plus obscure, dès qu'ils ont gagné quelque argent, ne comprennent plus que l'on puisse aller à pied d'un quartier de la ville à l'autre et loüent des carrosses pour se faire conduire à leurs visites; d'autres, en assez grand nombre, ont, chez eux, des carrosses, ce qui a fait dire, avec raison, à un célèbre académicien du dernier siècle « que les Empereurs n'ont jamais triomphé à Rome « si mollement, si commodément contre le vent, la pluye, la poudre, « le soleil, que le Bourgeois sçait à Paris, se faire mener par toute la ville... [1] »

Lettre amère, aux paroles souvent mordantes d'ironie, mais bien philosophique et si finement railleuse des mœurs de son temps! Il suffit de quelques lignes à l'auteur pour nous faire passer de l'indigence de l'époque de Henri IV à l'abondance locomotrice du règne de Louis XIV.

Henri IV, roi voluptueux et marié à une Médicis, ne posséda longtemps qu'un seul carrosse. « Je ne sçaurois vous aller voir aujourd'hui, parce que ma femme se sert de ma coche », écrivait-il à Sully.

En 1608, à l'entrée à Paris de don Pierre de Tolède, ambassadeur d'Espagne à la cour de Henri IV, il n'y eut que deux de ces véhicules nouveaux. « On remarquera en passant, dit encore Sauval cité par Ramée [2], que c'est la première fois qu'ils montèrent en carrosse pour cette cérémonie (les officiers qui allèrent au-devant de l'ambassadeur) et que ce n'est qu'en ce temps-là qu'on commença à s'en servir. »

Ces carrosses étaient primitifs, non suspendus et armés d'essieux fixes. Le train de devant ne tournait pas sur pivot comme celui de nos vulgaires fiacres modernes. Le carrosse dans lequel Henri IV fut assassiné était de ce modèle et fermé par derrière. « On élargit la rue Saint-Honoré, du côté de celle de la Ferronnerie. La chaussée est toutefois tellement resserrée encore, écrit Louft [3], que si deux voitures se croisent, l'une d'elles est obligée de s'arrêter, afin de laisser aux piétons le moyen de s'abriter. C'est ce qui arriva au carrosse royal se rendant à l'Arsenal pour rendre visite au duc de Sully. Le 14 mai 1610, poursuit l'auteur, il rencontre un chariot de foin derrière le cimetière des Saints-Innocents. En voyant cet embarras les valets de pied prennent le parti d'entrer sous les gale-

1. *Mercure de France* (année 1738, p. 1969).
2. Ramée. *Histoire des chars, carrosses, omnibus.*
3. Charles Louft. *Paris historique, anecdotique et pittoresque.*

ries des charniers, et la voiture royale reste privée de son escorte. A ce moment, François Ravaillac, qui suivait l'équipage depuis sa sortie du Louvre, se glisse le long des boutiques jusqu'à la portière, saute sur les rais d'une roue, et, tirant un couteau de dessous sa cape, en frappe trois fois Henri IV qui s'écrie : « Je suis « blessé ! » et expire à l'instant. Ravaillac est immédiatement conduit dans un carrosse fermé, de l'hôtel de l'Éperon aux prisons de la Conciergerie « contre lequel le peuple, dit de L'Estoile, aiiant ouï le « bruict qu'il estoit dedans, jecta quelques pierres. »

Sans doute est-ce à partir de cet assassinat du meilleur des rois que l'usage des escortes nombreuses fut repris par les monarques futurs. Nous verrons tout à l'heure avec quelle magnificence Richelieu et Louis XIV entendirent voyager. Déjà Sully, lui-même, l'austère duc de Sully, ne répugna point à ces commodités. Du moins en témoigna-t-il l'expression dans l'un des plus touchants poèmes qu'il écrivit après la mort de son bon maître :

Adieu maisons, chasteaux, armes, canons du roy;
Adieu conseils, trésors déposés à ma foy;
Adieu munitions; adieu *grands équipages;*
Adieu tant de rachapts, adieu tant de mesnages;
Adieu. . . . . .
. . . . . .

Adieu soin de l'Estat, amour de ma patrie;
Laissez-moi en repos finir aux champs ma vie.
Sur tout adieu, mon maistre, ô mon cher maistre, adieu;
. . . . . .

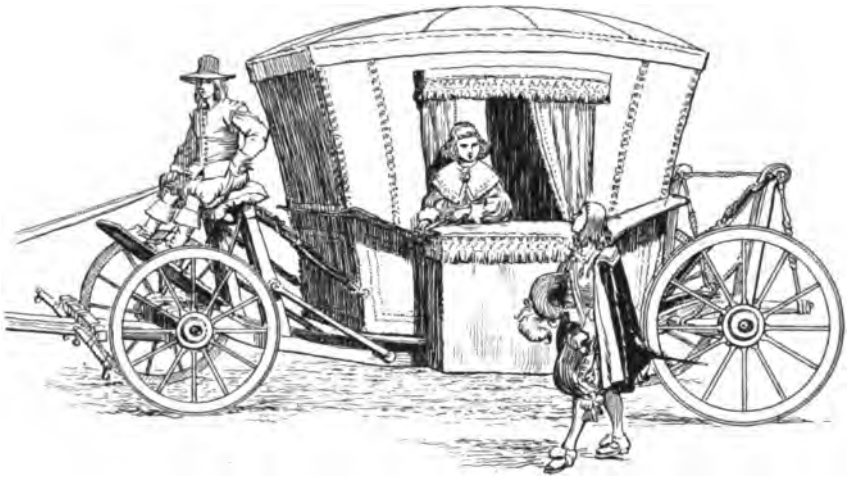
Toutefois carrosses et chevaux longtemps encore conservèrent les marques de l'équipage royal, l'H fleurdelisée gravée sur les harnais, et les panneaux de voitures.

LOUIS XIII — LES CÉRÉMONIES

Par un article publié dans le *Mémorial de la noblesse*[1] et où se trouve reproduit un curieux contrat passé entre Jacqueline d'O, dame de Fresnes, et le sellier Anthoine Vincent, nous sommes à même d'apprécier tout le luxe que les personnes de la noblesse entendaient apporter dans l'ornementation de leurs carrosses.

1. *Le Mémorial de la noblesse* (année 1864, pp. 518-20).

« Le carrosse, dit l'acte de marché, sera couvert, par le dessus, d'un bon cuir de bâche neuf : garni alentour de crochets dorés pour trousser le custode d'iceluy carrosse; le bois duquel sera eslevé en bosse par le dehors et doré de bon or de ducat, et sera doublée par le dedans de bon velours cramoisy; sera l'impériale



CARROSSE DE LUXE AU XVIIe SIÈCLE.

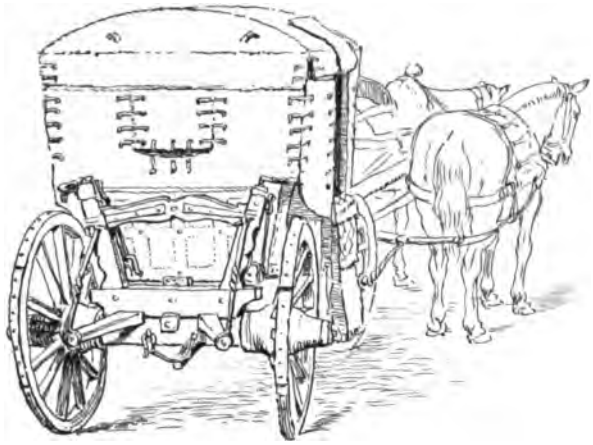
doublé dudit velours à quinze francs l'aulne; et, quant aux orilliers, plafons et picures d'alentour, seront aussi de velours cramoisy au prix de dix-neuf livres l'aulne, qui sera assorti par ladite dame et payé par ledit Vincent; sera garni de onze rideaux de damas, où il y entrera onze aulnes à raison de huit livres dix sols; sera piqué par le dedans à double escaille avec un cordon et une frange et crespine de soie cramoisie double; cloué par le dedans de clous bordellés en façon de rosettes ou pyramides. Au devant duquel carrosse sera mis une chaise avec un coussinet pour le cocher; et sera aussi garny d'une fourchette et chesne pour enreyer. Fournira aussi ledit Vincent les harnois de quatre chevaux pour tirer iceluy carrosse, deux couvertures de drap de cramoisy rouge, qui seront garnies de vingt-deux houppes de soiettin de pareille couleur... Ce présent marché fait moyennant la somme de mille quatre-vingts livres tournois, etc...»

Nous pouvons conclure, d'après cette description abondante, que le carrosse de Jacqueline d'O diffère très peu de celui des Reines. Celui de Marie de Médicis, celui de Marguerite, fille de Henri II, n'avaient certainement pas coûté plus de mille quatre-vingts livres

LA LOCOMOTION
EN FRANCE
XVIIe SIÈCLE

LA LITIÈRE
DE VOYAGE
de VAUBAN

tournois. C'est du moins l'avis de L'Estoile, le bon chroniqueur, si nous en jugeons par la description qu'il nous a laissée de plusieurs des cérémonies princières de son temps. « Le 8 juillet 1610, dit-il, dans son Journal, la reine Marguerite (fille de Henri II) donna la collation magnifique et somptueuse à la roine régente (Marie de Médicis) en sa belle maison d'Issy; au sortir de laquelle Sa Majesté monta sur un genêt d'Espagne, qu'elle galoppa bravement jusques à l'entrée du Faubourg Saint-Germain, où elle rentra et se remist dans son carrosse entouré de force garde. »



VOITURE DE VOYAGE ESPAGNOLE DU XVIIe SIÈCLE. D'APRÈS UN DESSIN DE VÉLASQUEZ.

Un peu plus loin, L'Estoile ajoute : « M. de Verdun, premier président en la cour du parlement de Tolose, arriva à Paris, en grande compagnie et plus grande ce sembloit que sa qualité ne portoit : car il estoit accompagné de bien cent chevaux et avoit, à sa suite, *dix ou onze carrosses*. Il est vrai que la plupart de ce train n'estoit sien, mais de ceux qui lui étoient allés au-devant comme amis. »

Ce train, comme le fait remarquer L'Estoile, était excessif pour un premier Président et en désaccord complet avec la modestie des magistrats parisiens. Un tel luxe nous eût moins surpris de la part d'ambassadeurs ou de nobles Italiens. L'Italie était en effet devenue propice au dernier mode de locomotion à un point, que la première elle admit l'usage des carrosses avec glaces, dont nous avons vu, au chapitre précédent, que le maréchal de Bassompierre rapporta un exemplaire qui fut fort admiré à la cour de France. Les planches que grava Jacques Callot sur les « Joutes de Florence » sont instructives à ce sujet[1]. Le maître buriniste, dont la causticité spirituelle et le pittoresque artistique n'ont plus jamais été égalés, nous y a montré, dans une suite de 5 pièces vraiment fort belles, tous les chars et

1. Ed. Meaune. *Recherches sur la vie et les ouvrages de Jacques Callot.*

cortèges de la première de ces fêtes florentines, dite la *Guerre d'Amour*, et nous a représenté nombre de chars avec les habillements de leurs chevaliers et leurs suivants. Dans la seconde série des fêtes, dites *Joute à cheval*, Callot a gravé d'autres véhicules symboliques d'un beau luxe : le *char de Thétis*, le *char du Soleil*, le *char de l'Amour*. D'Italie, le maréchal de Bassompierre ne rapporta sans doute pas seulement l'usage des carrosses à glaces, mais encore d'autres seigneurs, d'autres prélats, d'autres princesses rapportèrent également celui des cortèges, des cavalcades et des cérémonies dont nous verrons, tout à l'heure, que le roi Louis XIV fit un grand étalage.

« Dès 1581, le mardi dixième jour d'octobre, dit L'Estoile [1], le cardinal de Bourbon fist son festin des nopces du duc de Joieuse en l'hostel de son abbaie de Saint-Germain-des-Prés; il fist faire à grans frais sur la rivière de Seine un grand et superbe appareil d'un grand baq, accommodé en forme de char triumphant, auquel le Roi, princes et princesses, et les mariés devoient passer du Louvre au Pré-aux-Clercs, en pompe moult solennelle, car ce baq ou char triumphant devoit estre tiré par dessus l'eau par autres batteaux déguisés en chevaux marins, tritons, baleines, serenes, saumons, dauphins, tortues et autres monstres marins, jusques au nombre de vingt-quatre, en aucuns desquels estoient portés, à couvert, au ventre desdits monstres, les trompettes, clairons, violons, haultbois, cornets et autres musiciens d'excellence, mesmes quelques tireurs de feus artificiels, qui pendant le trajet devoient donner maints passetemps et plaisirs, tant au roi et à sa compagnie qu'à cinquante mil personnes du peuple de Paris, de tout genre, sexe et aage, espandues sur les deux rivages en grande expectation de voir quelque beau et rare dessein. Mais le mistère ne fut pas bien joué, et ne peust-on faire marcher les animaux ainsi qu'on avoit projetté de façon que le Roi aiant, aux Tuileries, attendu depuis 4 heures du soir jusqu'à 7 le mouvement et accheminement de ces animaux aquatiques sans en apercevoir aucun effect, despité et marri, dit qu'il voioit bien que c'estoient des bestes qui commandoient à d'autres bestes, et estant monté *en coche* avec les roines et tout le train de sa cour, alla au festin qui fust jugé le plus pompeus et plus magnifique de tous, nommement en ce que ledit seingneur-cardinal fit représenter un jardin artificiel garni de fleurs et de fruits, comme si c'eust été en may ou en juillet et aoust... »

1. *Journal de Henri III*, par L'Estoile, p. 139 et 140.

Ainsi les Rois donnent l'exemple du train de fête le moins refréné. Le goût des réjouissances et des festins de toutes sortes ajoute au débordement des équipages. Les pamphlets, les historiettes, les comédies de toutes sortes pleuvent dru comme grêle sur les possesseurs de coches[1].

Tallemant des Réaux commence à écrire ses piquantes *Historiettes*[2]; un anonyme publie à Rouen, en 1620, un petit in-8° sur l' « Honnêteté des hauts de chausse, pourpoincts et casaques débordées » où les carrosses, que l'auteur appelle déjà des *phaétons*, sont maltraités en raison de leur luxe indécent[3]; un gentilhomme virois, Thomas Sonnet, sieur de Courval, publie de nombreuses satires « contre les mauvaises mœurs[4] », dédiées à la reine, mère du Roy. Ce dernier surtout, est amusant. Écoutez-le :

Ce n'est encore rien, ces riches financières
Ne sortent du logis qu'en carrosse ou litière,
Carrosses estoffez de velours façonné,
De satin ou damas par chiffres fleuronné,
D'incarnat, jaune, vert orengé, bleu-céleste,
Ou quelque autre couleur que Madame souhaitte;
Leur bois très bien doré d'un or fin rayonnant.
Les pages et laquais qui vont l'accompagnant
Pour mes dames servir, hausser, baisser, portières,
Sont vestus des couleurs de ces déesses fières.
Ces superbes Junons, qui n'osans se gesner
Dedans ces chars dorez se font toujours traîner,
Car, cheminans à pied, en dames de boutiques,
Elles pourroient gaster leurs patins magnifiques.

1. *Coach* en anglais, *kutsche* en allemand, dit A. Ramée; ce nom de kutsche pour un carrosse vient lui-même du hongrois. Dans le *Glossaire gothique* de Jean Ihre, *kusk* est un cocher, mais ce mot semble propre à une voiture elle-même. La personne, dit-il, qui conduit une voiture est nommée *coachmann* en anglais, *cocher* en français, et nous disons *kusk*. Nous ajouterons qu'en allemand on dit *kutscher*. Au reste, dit-il, il est difficile de déterminer d'où ce mot est dérivé, parce que nous ne savons pas où ces carrosses fermés furent inventés. Ménage le fait venir du latin, et par un dérivé forcé, de *vehiculum;* Junius le dérive en plus droite ligne de ὀχέω, porter. Wacher croit qu'il dérive du mot allemand *kutten*, couvrir; et Lye du mot belge *koetsen*, de s'étendre, ce mot signifiant proprement une couche ou une chaise. Dans sa *Relation de la guerre en Allemagne*, 1617 et 1645, Hortleder dit que l'empereur Charles V dormait dans une *gutsche* hongroise, à cause de la goutte dont il était atteint. Il y a donc toute apparence que le mot de *coche*, dont on se servait dès le XVIe siècle pour indiquer un carrosse, vient du mot allemand *kutsche*, qui lui-même dérive du hongrois.

2. Tallemant des Réaux. *Les Historiettes*, publiées par MM. de Monmerqué et Paulin. Paris, Techener, 1855.

3. Édouard Fournier. *Le Vieux-Neuf*, t. II, p. 372.

4. A Rouen, chez Guillaume de La Haye (1627).

. . . . . .
D'ordinaire ces gens ont cinq ou six chevaux
Dedans leur escurie, outre ceux des carrosses
Qui traisnent quelquesfois au bureau ces colosses.

Écoutez aussi Elis de Bons[1] et ses observations malicieuses « sur un carrosse mal attelé » :

J'Ay veu en allant au sermon,
Le carrosse d'une grand' dame,
De marque, d'honneur, de renom,
Qui n'auoit plus rien que la frame,
Que quatre chevaux aveuglez
Comme cottrez chargez de graisse,
De vieux colliers rompus meublez,
Traînoient en pleurant à la Messe.
Le Cocher d'un poil faulve estoit
Qui auoit fort piteuse mine,
Lequel sans cesse les foüettoit,
Et leur faisoit ployer l'eschine :
Ie luy ai dit, parlant tout bas,
Cocher ouvre l'oreille, escoute
Ces chevaux ne te sentent pas
Car ils sont d'os et ne voient goutte.

Arnaut-le-Peteux, au dire de Bastard[2] est le premier garçon de la ville qui ait eu un carrosse . Les carrosses sont en effet interdits aux célibataires, au moins, par l'usage. A tel point que Louis XIII trouve inconvenant que Fontenay-Mareuil en ait un et le lui fait dire; à quoi Fontenay-Mareuil de répondre « qu'il s'alloit marier » (*sic*).

Pourtant ce rigorisme peu à peu diminue. La mode elle-même se transforme. La forme des véhicules devient plus gracieuse, plus élancée, moins massive et moins dure. Les anciens coches, appelés *corbillards*, assez voisins par l'aspect de nos voitures modernes des pompes funèbres, le cèdent définitivement aux carrosses. Les côtés de la voiture, dans ce genre nouveau de véhicule, le devant et le fond ne sont plus fermés de leurs *mantelets* de cuir ou d'étoffe, mais de parties pleines ajourées par des glaces; la saillie des portières n'existe plus. Ces dernières sont de la hauteur même de la voiture et garnies également de glaces.

A partir de 1620, le nombre des carrosses alla sans cesse

1. *Le Paranymphe de la Cour*. Rouen, chez Jacques Cailloüé, par Charles Elis de Bons, né à Falaise.
2. *Paris qui roule*, par Georges Bastard. Paris, 1889.

s'accroissant. On ne compta plus les véhicules de Paris — lourdes, branlantes machines dit Challamel[1], très haut perchées, mal suspendues, en bâtons de bois sculpté, avec des panneaux revêtus de drap. Dans l'intérieur, huit personnes se tenaient à l'aise. Le luxe consistait dans la finesse des draps, la beauté de l'attelage et l'habillement de la valetaille. François Micaire, maître sellier, et Jean de Saint-Blunon, menuisier, avaient obtenu (1614) l'autorisation de répandre une invention dont l'objet était de construire des carrosses commodes : mais l'invention, sans doute, ne devait pas être d'une grande perfection.

L'abondance de tant de véhicules ne tarda pas à rendre la circulation des piétons fort dangereuse. Les ordonnances de police se succédèrent pour régler les conducteurs : sous peine du fouet, il fut défendu aux meuniers et à leurs serviteurs de laisser courir leurs chevaux et mulets par les rues; aux charretiers et voituriers de monter sur leurs chevaux au lieu de les conduire par la bride, et de mener des chevaux attachés en queue plus haut que de trois[2]. Tallemant des Réaux dit que, vers ce temps-là, commença aussi l'habitude d'étendre de la paille devant le logis des malades pour ne point que les troublât le mouvement de tant de carrosses.

Paris, grâce à une activité aussi grande, se transforme, surtout le soir, quand s'allument tant de flambeaux, de torches, de falots alimentés d'une résine qui empeste mais dont la clarté est propice au voyageur attardé et l'aide contre les larrons toujours disposés à bien faire.

Par un précieux petit livre intitulé : *Le guide de Paris contenant le nom et l'adresse de toutes les rues de ladite ville et fauxbourgs avec leurs tenans et aboutissans*, etc., etc.[3]. on apprend qu'il existait déjà du temps de Louis XIII des carrosses ou coches de voyage pour quarante-trois villes de France[4]. L'auteur dresse le tableau des adresses de ces coches et de leurs dates de départ. Une remarque amusante et qui jette un jour curieux sur la difficulté des voyages à

1. Augustin Challamel. *Mémoires du peuple français depuis son origine jusqu'à nos ours.*

2. Ordonnance de police du 30 mars 1635.

3. Par le sieur Dechuyes-Lionnais. Paris, 1647.

4. A savoir pour Abbeville, Alençon, Amiens, Angers, l'Auvergne, Bar-sur-Aube, Bayonne, Beauvais (deux); Bordeaux (deux), Bourges, Caen, Châlons-en-Champagne, Châlons-sur-Saône, Chartres, Chateau-d'Un, Château-Thierry, Compiègne, Dijon, Dourdan, Dreux, La Flèche, Fontainebleau, Laon, Lyon, Le Mans, Metz, Montdidier, Mortaigne (deux), Nancy (deux), Noyon, Orléans, Poitiers, Saint-Quentin, Reims, Rennes (deux), Rouen, Sedan, Soissons, Tours, Traverse de France, Troyes et Ville-Dieu.

cette époque : à l'article du coche « d'Auvergne logé à la rue de la Caussonnerie, aux quatre fils Aymond » il est dit : « et part QUAND IL PEUT. » Exception était faite pour le coche de Fontainebleau qui partait tous les jours, quand le roi y était. Ordinairement ces coches de voyage ne contenaient pas plus de huit personnes et ne partaient sans doute que lorsqu'ils étaient au complet. Le nombre ordinaire des chevaux pour ces véhicules en commun variait de cinq à six; ils devaient être conduits par deux cochers montés en postillon.

Les accidents commençaient à devenir fréquents. Ils augmentaient avec le nombre des carrosses. Témoin ce récit de Tallemant[1] : «... une fois, en revenant de Saint-Cloud, ils versèrent. Il y avait huit personnes dans le carrosse. Comme il vit, lui qui estoit du côté que le carrosse avoit versé, que personne ne se plaignoit, il se mit à crier qu'il avoit la jambe rompeue; Mlle Paulet qui estoit de la partie lui dit : « Vous vous trompez, c'est le bras, car on se « peut bien rompre un bras en tombant comme vous êtes tombé, « mais non une jambe. — Mademoiselle, répondit-il froidement, « chacun sent son mal : je sçay bien que c'est la jambe. » Elle vouloit luy prouver que non, quand, voyant qu'on envoyoit quérir un chirurgien, car ce n'estoit pas loing du village, il se mit à rire de toute sa force et leur dit qu'il ne « s'estoit rompu ny bras ny jambe. » Il arriva plusieurs fois que des personnes de qualité furent écrasées. En 1626, ce fut le comte de Pongibault, rue Neuve-des-Petits-Champs. En 1640, ce fut le célèbre historien André Duchesne. Un peu plus tard, le maréchal d'Estrées, n'étant encore que marquis de Cœuvres, manqua être assassiné à la croix du Tiroir (à la sortie de la rue du Coq) par le chevalier de Guise. Le marquis descendit de carrosse et prit son épée. Les assaillants prirent la fuite. Une autre fois l'équipage de Henri de Maupas, évêque d'Évreux, s'emporta et le prélat, après une agonie de deux jours, expira.

Le cardinal de Richelieu, averti par l'exemple encore récent d'Henri IV, s'entoure des plus grandes précautions possibles. Il y a du fer à l'épreuve dans les mantelets, dans les cuirs du devant et du derrière de son carrosse[2]. Des agents secrets le précèdent, l'accompagnent, le suivent; une police exercée veille sur ses jours. Quand il se déplace, il semblerait que ce soit le monarque lui-même qui parte en voyage. Alors pages, musiciens, chanteurs, gardes et domes-

1. TALLEMANT DES RÉAUX. *Historiettes.*
2. TALLEMANT DES RÉAUX. *Id.*

tiques de sa maison lui font cortège. Une litière et un carrosse servent à son usage personnel; ses secrétaires, ses médecins, son confesseur, emplissaient deux carrosses. Ensuite venaient huit voitures à quatre chevaux, et vingt-quatre mulets pour les bagages[1].

Lorsque le cardinal tomba malade, ses gardes, tête découverte, par la neige ou la pluie, le transportèrent couché tout de son long dans une litière munie d'une table et d'une chaise pour son secrétaire.

Quand les portes des villes, des châteaux et des maisons où stationnait Richelieu n'étaient pas assez larges pour y laisser passer la litière, on abattait un pan de murailles pour y introduire le cortège de l'Éminence « qui entrait par la brèche ». Ceux de nos rares lecteurs qui étaient de jeunes romantiques il y a cinquante ans, se souviennent encore de l'apparition farouche de cette litière, à la fin de la *Marion Delorme* de Victor Hugo.

Mais ne nous laissons point aller à évoquer la silhouette terrible de l'inexorable premier ministre. Dieu merci! la sinistre litière ne passait point toujours seule à travers les brèches des villes. L'Amour, qui est aussi un tyrannique premier ministre, entrait déjà dans ce temps-là dans les cœurs comme Richelieu entrait dans les cités; c'est ce qui arriva une fois à M. de Chevreuse. Ce galant seigneur possédait le superbe parc bien connu de Dampierre. Quand il fallait se confesser, « le même carrosse qui alloit quérir le confesseur emmenoit les mignonnes et les reprenoit en ramenant le confesseur ». Cette histoire bien longtemps amusa la ville et la cour; elle en valait la peine.

De même cette autre[2] : les chroniques nous ont transmis le récit de cette conversation de portière à portière tenue entre le baron de Bassompierre et Mlle d'Entragues à qui il avait donné à entrevoir le mariage. Une fois qu'il sortait en carrosse avec la reine Anne d'Autriche, il arriva que la sœur de la marquise de Verneuil s'arrêta près d'eux en voiture, à cause d'un encombrement. La reine regardant le maréchal lui dit :

— Voici madame de Bassompierre.

— Ce n'est que son nom de guerre, répondit-il assez haut pour être entendu de son ancienne maîtresse.

— Vous êtes le plus sot des hommes! s'écria celle-ci dans son indignation.

1. Augustin Challamel. *Mémoires du peuple français depuis son origine jusqu'à nos jours.*

2. Rapportée par Bastard.

— Que diriez-vous donc si je vous avais épousée?

Ne quittons point ce temps sans annoncer que la locomotion publique inaugurée par les départs périodiques de coches (primitives diligences) vers les villes principales du royaume, se trouva augmentée encore par l'établissement, à Paris, d'un service de chaises à bras, *pour faire porter de rues à autres ceux et celles qui désireraient s'y faire porter*. C'est là sans doute l'idée première de ces chaises à porteurs dont nous aurons si souvent à parler plus tard et qui nous offriront de si charmants sujets de digression. Mais là n'était point la seule entreprise de transports publics. Le fidèle Sauval nous dit, en effet, qu'il existait, à la fin de Louis XIII et sous la minorité de Louis XIV, des voitures de louage pour le transport des voyageurs à travers la ville. L'entrepositaire de l'exploitation, Nicolas Sauvage, s'était établi rue Saint-Martin, vis-à-vis de la rue de Montmorency, dans une grande maison où pendait pour enseigne l'image de Saint-Fiacre. Nicolas Sauvage louait des carrosses à l'heure ou à la journée à ceux qui se présentaient. Ces voitures prirent le nom du saint patron. Elles le conservent encore aujourd'hui.

LOUIS XIV — CÉRÉMONIES FUNÈBRES ET MILITAIRES RÉJOUISSANCES DE VERSAILLES — CORTÈGES CARROUSELS

La première cérémonie somptueuse du règne de Louis XIV où l'apparat des chars se mêla le plus à la magnificence des tentures fut celle des funérailles du roi Louis XIII. Le vendredi 15 mai 1643, la population de Paris[1], précédée de ses prévôts et échevins, de ses compagnies d'archers revêtus de hoquetons, et de ses sergents de ville portant encore la robe mi-partie, comme au temps de Charles VI, envahit le parcours de la croix du Roule. A trois heures de l'après-midi, le régiment des gardes françaises, les mousquetaires, les cent-suisses, paraissent à leur tour venant de Saint-Germain-en-Laye et entourent le carrosse royal tendu de deuil, dans lequel, au lieu de la longue et maigre figure de Louis XIII, on n'apercevait que la physionomie altérée d'Anne d'Autriche et celle du petit roi Louis XIV.

1. *Histoire de Paris et de ses Monuments*, par Eugène de la Gournerie.

LE CARROSSE DE LOUIS XIV SUR LE PONT-NEUF

D'après Van der Meulen.

Ainsi fut le premier cortège de ce prince qui, plus tard, devait en avoir de magnifiques. Louis, qui fut le monarque le plus fastueux qu'on ait vu jamais, fit à Paris son entrée dans un carrosse de deuil. Il est vrai qu'à cette époque les carrosses de deuil avaient souvent la majesté et l'apparat des carrosses de fêtes. Ainsi pourrons-nous en juger à travers les descriptions que Mme de Sévigné et le duc de Saint-Simon nous légueront, et que Voltaire, après eux, reprendra.

Dans la *Pompe funèbre du très pieux et très puissant prince Albert d'Autriche*, dessinée par Jacques Francquart et gravée par Corneille Galle en 1623[1], nous avons la description détaillée d'un convoi de funérailles royales. L'extraordinaire apparat qui entoura la cérémonie mortuaire des obsèques du prince Albert d'Autriche fut commandé à Bruxelles par les soins de l'Infante Claire-Eugénie, petite-fille de Charles-Quint et veuve du noble prince.

« L'ordre étant donné pour sortir d'un pas tard, disent les chroniques, commencèrent à marcher deux officiers de la cour montrant le chemin du deuil, suivis des *serments* (assermentés) de la ville, et de ceux du grand Serment, traînant leurs armes et enseigne noires, avec fifres et tambours, couverts de deuil et du blason de Son Altesse. »

Après les membres de la famille, les représentants de l'État, venaient :

Un maître de cérémonies de Sainte-Gudule, conduisant 400 pauvres, vêtus de drap noir, de la part de leurs Altesses, avec des chaperons de deuil, ayant en main un cierge jaune allumé portant deux blasons; 40 Minimes, 55 Capucins; 56 Franciscains dits Bogaerden; 130 Augustins; 106 Dominicains; 116 Carmes; 88 Cordeliers; les Révérendissimes évêques; les Illustrissimes et Révérendissimes Archevêques; les chefs d'office, palefreniers, acheteurs, maîtres de salles des dames, huissiers de viande; courriers, sauciers, sommeliers de la paneterie, sommeliers de la cave, tapissiers, apothicaires, barbiers, médecins, le premier dépensier, le maître de l'écurie des mulets et douze écrivains de la chambre, etc.

Enfin étaient représentées les provinces : d'abord trois hérauts d'armes; puis, à l'enseigne de chaque ville, un cheval entièrement houssé, harnaché, sellé, empanaché, à ses couleurs particulières, conduit par deux écuyers et suivi par le palefrenier. Alors c'étaient

1. Racinet. *Les Costumes historiques.*

les drapeaux des cités : Groningue, Over-Yssel, Wuytrecht, Malines, Salins, Frise, Marquisat du Saint-Empire; trois hérauts d'armes; Charolais, Zeitphen, Namur, Zélande, Hollande, Haynau, Tyrol, Bourgogne, Comté, Artois, Flandre, Halsburg; trois hérauts d'armes; Wirthemburg, Geldria, Luxembourg, Carniola, Brabant, Bourgogne, etc.; un héraut d'armes; Autriche suivie de l'aide du premier fourrier de l'écurie donnant ordre, etc. Enfin le noble *chariot de mémoire.*

Ce chariot affectait la forme d'une nef roulante, posée sur quatre roues et construite exprès pour les funérailles. Le chariot qui reposait sur cette nef avait une armature de fer et était d'un poids de 800 livres. Il était fabriqué de bois d'orme, de frêne et de chêne, recouvert de bois de Dennemardre. Les ornements taillés en relief en étaient de fin or. C'était un char allégorique, traîné par six chevaux montés par des jeunes gens représentant, sous des costumes féminins, les qualités ou les vertus au goût du jour : Bonté, Noblesse, Amour de la Vertu, Prudence, Raison « les habits et manteau troussés ». Les chevaux de ce dernier groupe étaient couverts d'une *surselle* ou valdrapp en satin blanc brodée à grands feuillages de drap d'or, remplie par en bas, de flocons de soie rouge et or; les rênes et brides étaient enchaînés à la romaine. Empanachement général blanc et rouge. Quant à la figure assise sur le char, c'était une Gloire sculptée, articulée, de proportions colossales. Cette Gloire était habillée de blanc. De l'avant du navire jusqu'au milieu, des étendards étaient posés sur un autel avec les attributs de la souveraineté : les couronnes de Hongrie et de Bohême, le sceptre, etc. Le *chariot de mémoire,* escorté de hallebardiers, le fer haut, était suivi, à pied, par le premier cocher et le garde des harnais de l'écurie, à la tête de six cochers et de six palefreniers. Le cercueil disparaissait sous un baldaquin à huit montants : dix seigneurs de la chambre en portaient les montants; huit seigneurs et magistrats soutenaient le dais. Rien n'exprimerait une pompe aussi solennelle.

Un aussi brillant déploiement de luxe se répétait chaque fois que mourait un prince de sang royal.

Parfois même, on donnait au peuple le spectacle de funérailles imaginaires. Telles sont celles de Charles-Quint, mort au monastère de Saint-Just en Espagne, et faites à Bruxelles. Le plus souvent, une pièce montée avec un apparat extraordinaire, du caractère de ce *chariot de mémoire* qui figura aux obsèques du prince Albert d'Autriche, devenait la grande attraction de la cérémonie. Le sym-

bolisme du *Navire-effigie* inauguré à la cérémonie de Bruxelles n'est pas sans une certaine grandeur. Il figure bien la représentation du vaisseau, ballotté par la tempête et qui, enfin, arrive au port selon l'idée chrétienne.

Le cérémonial funèbre variait évidemment suivant le degré de noblesse du défunt. Dans la plupart des pays d'Europe, au XVIIe siècle le cortège ne cessa jamais d'être majestueux et riche [1].

L'apparat n'acquit cependant jamais une telle splendeur et ne devint aussi coûteux qu'à la cour de Louis XIV.

Pour ce prince, une victoire, une réception d'ambassadeur, le départ pour l'une de ses plus magnifiques solitudes d'été, Marly, Versailles ou Saint-Germain, devenait prétexte à comédie, à ballet, à carrousel, à illuminations éblouissantes. Le jeu des bagues, qu'il institua à Trianon, y attira toute la cour. Un libraire qui vendait, dit Challamel « les emblèmes et devises du roi, des princes et seigneurs qui l'accompagnèrent en la calvacade royale et course de bague que Sa Majesté fit au Palais-Cardinal, 1656 [2] » nous a laissé de précieux renseignements sur ces amusements dignes du faste extravagant des Empereurs byzantins.

Le plus souvent les fêtes militaires accompagnaient de leur fracas ces solennités aimables. Depuis la mort de Henri II, les carrousels avaient été substitués aux tournois. Sa Majesté en donna un magnifique à Paris en 1662, devant les Tuileries, en l'honneur de Mlle de La Vallière; un autre eut lieu à Versailles en 1664, encore pour le plaisir de la favorite. C'est cette année-là que Louis XIV ordonna la fameuse, l'incomparable « fête des sept jours » dont les mémoires des chroniqueurs n'ont cessé de parler comme de l'une des plus fabuleuses cérémonies qu'on ait vues jamais au monde. Par la représentation des *Plaisirs de l'Ile enchantée* à laquelle contribuèrent les pièces d'occasion écrites par Molière et Benserade la fête ne manqua point d'un cachet artistique raffiné. « Le roi vint de Paris à Versailles, dit Voltaire [3], avec la cour composée de six cents personnes. Il y eut d'abord une espèce de carnaval. Ceux qui devaient courir parurent les premiers comme dans une revue; ils étaient précédés de hérauts d'armes, de pages, d'écuyers, qui portaient leurs devises et leurs boucliers; dessus ces boucliers étaient écrits, en

1. Voir dans un livre publié à Amsterdam, en 1651, par N. Van Ravesteyn, dessiné par P. Post et gravé par P. Nolse, la description des funérailles du stathouder Frédéric Henri Friso, mort à La Haye, en 1647.

2. In-4° sans lieu ni date (Bibliothèque nationale).

3. Voltaire. *Siècle de Louis XIV.*

lettres d'or, des vers composés par Périgni et Benserade. Le roi, parmi tous les regards attachés sur lui, ne distinguait que ceux de Mlle de la Vallière. La fête était pour elle seule; elle en jouissait confondue dans la foule. *La cavalcade était suivie d'un char doré* de dix-huit pieds de haut, de quinze de large, de vingt-quatre de long, représentant le char du Soleil, les quatre Ages, d'or, d'argent, d'airain et de fer; les signes célestes, les Saisons, les Heures suivaient à pied ce char. Ces fêtes durèrent sept jours. »

Les ministres, les hommes d'État, les nobles princes, essayèrent quelquefois de rivaliser avec Louis XIV. Tout le monde sait ce qu'il en coûta au surintendant Fouquet. Il ne fallait pas qu'aucune gloire voisine vînt obscurcir la gloire royale. Le surintendant pouvait bien avoir, dans ses écuries, de magnifiques équipages propres à rouler aussi bien que ceux du Roi. On vit où cela le mena : A la disgrâce et à la prison.

Nous avons, grâce aux peintures de Vander Meulen et aux carrosses exposés à Paris, au Musée des Thermes, une idée à peu près exacte de ce que pouvaient être les cortèges royaux à leur entrée ou à leur sortie des villes.

Quand Louis XIV et Marie-Thérèse pénétrèrent dans Arras on remarque (toujours d'après le tableau de Vander Meulen) que Marie-Thérèse, entourée de ses filles d'honneur, occupe un carrosse de gala garni de stores en glace, éblouissant de dorures et traîné par six chevaux blancs. Selon l'usage, une des demoiselles d'honneur est assise devant chaque portière.

La maison équestre de la Reine était fort bien montée. Les pages, les valets de pied, les cochers et autres officiers servants de l'écurie se trouvaient sous la dépendance du premier écuyer, et les officiers du roi sous celle de Monsieur le Grand, ou grand écuyer. Il y avait la grande et la petite écurie. Pour arriver à distinguer les officiers appartenant à l'une ou à l'autre il suffisait de regarder de quelle façon le galon de leur manche se trouvait cousu : chez les officiers de la grande écurie, le galon était disposé « en bracelet » ou en travers; chez ceux de la petite, on le voyait « en quille », c'est-à-dire disposé de haut en bas. La livrée royale comprenait le blanc, le bleu et l'incarnat; l'équipage de la Reine se composait de huit carrosses : l'un était réservé exclusivement à la personne royale; les autres étaient affectés au service des dames d'honneur[1]. Nombre d'écrits

1. Voir Racinet. *Les Costumes historiques.*

du temps ont célébré ces merveilles[1]. Encore faut-il dire que le train de la Reine n'approchait pas toujours de celui des maîtresses du Roi. « Nous suivons les pas de Mme de Montespan, écrit Mme de Sévigné dans sa correspondance. Elle est dans une calèche à six chevaux, avec la petite de Thianges. Elle a un carrosse derrière, attelé de la même sorte avec six filles; elle a deux fourgons, six mulets, et dix à douze cavaliers à cheval, sans ses officiers. Son train est de quarante-cinq personnes (5 mai 1676). » Et ailleurs : « Il se trouva dans la cour de Saint-Germain, le matin, un très bon carrosse tout neuf à huit chevaux avec des chiffres, plusieurs chariots et fourgons, quatorze mulets, beaucoup de gens habillés de gris, et, dans le fond du carrosse, la plus belle personne de la cour (20 février 1680). » Cette personne était Mlle de Fontanges non indifférente aux yeux du Roi[2].

Saint-Simon nous décrit avec autant de détails les équipages de la cour d'Espagne : « Quand le Roi et la Reine vont en cérémonie à Notre-Dame d'Atocha, qui est une dévotion célèbre à une extrémité de Madrid ou quelque autre part, marchent d'abord un ou deux carrosses remplis de gentilshommes de la chambre, celui du grand Écuyer du Roi, celui où le Roi et la Reine sont seuls, celui du Roi vide, celui du grand Écuyer de la Reine, la Camarera-Mayor seule dans le sien à elle, environnée de sa livrée à pied et un écuyer à elle à cheval à sa portière droite, un ou deux carrosses de la Reine remplis de dames du palais, magnifiques comme pour servir à la Reine, un ou deux autres bien inférieurs, mais aussi de la Reine, remplis de *Señoras de honor*, un autre encore où est l'*azafata* seule, et deux autres pareils pour les femmes de chambre. »

Au cours de ses *Mémoires* le duc de Saint-Simon nous entretient encore quelquefois de l'emploi des carrosses à la cour. Parlant de la liberté qu'avaient les véhicules de pénétrer dans la cour d'honneur des palais royaux, il écrit que « les princes du sang n'ont jamais fermé la porte de la cour à aucun carrosse ». Ailleurs encore, il écrit : « Le Roi s'alla promener au cours. Il était au fond de son carrosse, serré entre le duc de Maine et le maréchal de Villeroy avec la dernière indécence. Tant que le feu roi *admit des hommes dans son car-*

1. Voir *La Campagne de la Reine ou Lettre galante* écrite à des dames de la cour de Monseigneur le Dauphin (1667). — *Relation de la guerre de Flandre* (1668). — *L'État de France* (1676).

2. Sévigné (Marie de Rabutin-Chantal, marquise de), *Lettres*, Paris, Hachette, 1862-1866.

rosse jamais aucun prince du sang n'a été à côté de lui (*sic*)[1] ». Ailleurs c'est le fameux chapitre sur le désordre des carrosses, à propos de la mort de Monsieur[2] : « Mme la Duchesse de Bourgogne suivie de toute cette cour alla chez le Roi, chez Madame, chez Monsieur et Mme la duchesse d'Orléans, puis monta en carrosse au derrière avec Mme la Grande Duchesse, trois princesses du sang au devant, suivie de cinquante dames dans ses carrosses ou dans des carrosses du roi. Tout y fut en confusion. Il plut aux princesses du sang dont chacune devoit son carrosse de se mettre toutes dans celui de Mme la duchesse de Bourgogne. On ne pouvait s'y attendre, parce que c'était la première fois que cela était arrivé, et je ne sais quel avantage elles crurent y trouver. Cela dérangea l'ordre des autres carrosses qui étoient réglés à l'avantage des duchesses sur les princesses dont Mme d'Elbeuf se jeta de dépit dans le dernier carrosse. »

Le bon La Fontaine ne parle, lui qu'une seule fois des carrosses de la cour. Encore en est-il ébloui au point de ne pouvoir que leur consacrer quelques vers[3].

Mais comment de ces vers sortir à mon honneur ?
Ceci de plus en plus m'embarrasse et m'empêche ;
Et de fièvre en chaud mal, me voici, Monseigneur,
Enfin tombé sur la Calèche.
On dit qu'elle était d'or et semblait d'or massif
Et qu'il s'en fait peu de pareilles ;
Mais je ne pus la voir, tant j'étais attentif
A regarder d'autres merveilles.

LES COMÉDIES — LA LOCOMOTION PUBLIQUE LES CARROSSES A CINQ SOLS

Toute une ère de comédies est ouverte où vont participer les carrosses : Sauval, Tallemant des Réaux, Mlle de Scudéry, Scarron, Loret, Boileau, Molière, La Bruyère, à qui mieux mieux, écrivent des contes et des poèmes où il est parlé des bienheureux coches.

La création des carrosses à cinq sols, établis le 18 mai 1662, en vertu de lettres patentes enregistrées par le Parlement ne con-

1. Tome XIII, 366.
2. Tome III, p. 43.
3. Relation de l'entrée de la Reine dans Paris, le 26 août 1660.

tribua pas peu à justifier la satire et à donner prise aux quolibets de toute espèce. Ainsi en est-il toujours à Paris, dans tous les âges, chaque fois qu'une invention nouvelle, bien qu'utile, s'y établit, en contradiction avec les usages courants. Nous avons déjà vu que les premiers fiacres, installés à Paris par Nicolas Sauvage, commençaient, depuis plusieurs années, à être en faveur. Une pièce du temps, *consacrée* à ce genre de sujet, nous est une attestation de cette création locomotrice. Elle est due à Sarrazin et parut sous forme d'une lettre badine écrite à Ménage au mois de mai 1646, sur la pompe funèbre de Voiture et placée au chapitre V de la *Table de la Grande chronique du noble Vetturius* (Voiture), *comme Vetturius entreprit la conduite de la Reyne de Sarmatie* (de Pologne), *jusques au château des Peronelles* (Péronne); *et comme Lionnelle* (Mlle Paulet) *l'y suivit dans le char de l'enchanteur FIACRON*[1].

De Monmerqué, l'auteur des *Carrosses à cinq sols*[2] ajoute que Louise-Marie de Gonzague, lorsqu'elle épousa Sigismond de Pologne, quitta la France dans une des voitures de louage dont on se servait à Paris et qui portaient le nom de Saint-Fiacre. Comme Sauvage n'avait point sollicité de privilège royal, la concurrence ne tarda pas à s'établir. De nombreux loueurs de voitures suivirent l'exemple donné par l'inventeur et plusieurs services de fiacres ne manquèrent pas de fonctionner dans Paris, sur plusieurs voies et plusieurs parcours différents.

Malgré tout, l'un des entrepositaires M. de Givry, obtint, au mois de mai 1657, des lettres patentes qui lui accordaient « la faculté de faire établir dans les carrefours, lieux publics et commodes de la ville et faubourgs de Paris, tel nombre de carrosses, calèches et chariots attelés de deux chevaux chacun, qu'il jugeroit à propos, pour y être exposés depuis les 7 heures du matin jusqu'à 7 heures du soir et être loués à ceux qui en auroient besoin, soit par heure, demi-heure, journée ou autrement, à la volonté de ceux qui voudroient s'en servir, pour être menés d'un lieu à l'autre, où leurs affaires les appelleroient, tant dans la ville et faubourgs de Paris, qu'à quatre et cinq lieues aux environs; soit pour les promenades des particuliers, ou pour aller à leurs maisons de campagne[3]... »

1. *Œuvres de Sarrasin*, t. II, p. 19, édit. de 1685.
2. *Les Carrosses à cinq sols ou les omnibus du XVIIIe siècle*, par DE MONMERQUÉ, Paris, 1828 (Firmin-Didot).
3. *Traité de police*, de DELAMARRE, t. IV, p. 437.

Plus tard, les lettres patentes furent cédées à un nouvel acquéreur et, par arrêt du 3 septembre 1666, passèrent en privilège aux frères Francini[1].

De nombreux imitateurs suivirent. Le duc de Roannès, le marquis de Sourches, et le marquis de Crenan, obtinrent, par arrêts du mois de janvier 1662, enregistrés, au Parlement le 27 février suivant, la faculté avec privilège, d'établir des carrosses à cinq sols par place qui devaient suivre, dans l'intérieur de Paris, des routes déterminées et partir à des heures fixes[2].

Ces carrosses commencèrent à circuler le 18 mars 1662, non sans difficulté, d'ailleurs. La population se souleva contre ces véhicules incongrus qui venaient troubler la provinciale tranquillité des rues, qui éclaboussaient piétons et cavaliers et qui rendaient fort périlleuse pour les enfants, les femmes et les vieillards, la sécurité des voies publiques. Loret, dans quelques vers badins, a conservé le souvenir de cette création[3].

L'établissement des carrosses
Tirés par des chevaux non rosses,
(Mais qui pourront à l'avenir
Par leur travail, le devenir),
A commencé d'aujourd'huy mesme;
Commodité sans doute extrême,
Et que les bourgeois de Paris,
Considérant le peu de prix
Qu'on donne pour chaque voyage,
Prétendent bien mettre en usage.
Ceux qui voudront plus amplement
Du susdit establissement
Sçavoir au vrai les ordonnances
Circonstances et dépendances,
Les peuvent lire tous les jours
Dans les placards des carrefours.
Le dix-huit de mars nostre veine
D'écrire cecy prit la peine.

A la première stupeur causée par l'encombrement des rues les épigrammes malicieuses ne tardèrent pas à succéder, plus aiguës encore que celles de Loret. Sans compter cette vieille mazarinade[4].

1. *Traité de police...*, p. 438.
2. *Antiquités de Sauval*, t. I, p. 192.
3. J. Loret. *La Muse historique ou recueil des lettres en vers contenant les nouvelles du temps* (1650-1665).
4. *Le Souper* royal de Pontoise fait à Messieurs les Députés des six corps de marchands de cette ville de Paris, en vers burlesques. Paris, Nicolas Damesme.

LES GRANDS
CARROSSES
du
XVIIe SIÈCLE

LOUIS XIV
sur le champ
de bataille
des DUNES

C'étoit pour avoir des carrosses
Où l'on attelle chevaux rosses
Dont les cuirs tout rapetassés,
Vilains, crasseux et mal passés,
Représentent le simulacre
De l'ancienne voiture à Fiacre,
Qui fut le premier du métier!
Qui louait carrosse au quartier
De Monsieur Saint-Thomas du Louvre.

Citons :

L'intrigue des carrosses à cinq sous, comédie représentée sur le Théâtre Royal du Marais[1] écrite en vers et représentée en 1662[2];

L'intrigue des carrosses de Paris à cinq sols[3], publiée en Belgique et qui est une preuve de la grande renommée qu'avaient aussitôt acquise ces voitures.

Le Tracas de Paris ou la seconde partie de *la Ville de Paris*, par François Colletet. On y trouve cette *description d'un coche qui part de Paris :*

...Cette grande chambre d'osier,
Qu'on voit par le milieu plier,
Et qui, par les deux bouts, balance
Si fort qu'il semble qu'elle danse!
Quel plaisir de voir ce cocher
Yvre et rustique trébucher...
Car c'est un embarras estrange
Qu'un si grand coche dans la fange;
C'est presque un village roulant
Qui n'avance que d'un pas lent[4].

Ou encore ce tableau : *Un carrosse plein de monde renversé :*

.....C'est un carrosse renversé.
Voyons, en dépit de la presse,
Sortir la boueuse Noblesse,
Du creux de ce branlant estuy,
Qui ne branlera d'aujourd'hui.

1. Paris, Pierre Baudovyn, 1662, in-12.
2. Les frères Parfaict, dans leur *Histoire du Théâtre* écrivent : « Ne sont-ce pas d'agréables choses que l'*Intrigue des carrosses à cinq sols*, des *Collins-maillards* et je ne sçais combien d'autres farces? »
3. Anvers, Guillaume Colle (voir Édouard Fournier, *Le Vieux-Neuf*, t. II, p. 43).
4. Colletet (François). *La Ville de Paris*. Paris, Antoine Rafflé, in-12.

Les Embarras de Paris, satire de Boileau[1];

Le Dialogue entre Cartouche et Mandrin où l'on voit Proserpine se promener en cabriolet dans les Enfers[2];

Le Coche et la Mouche (fable IX, livre VII), de Jean de la Fontaine;

L'épigramme célèbre des *Femmes Sçavantes* de Molière (acte III, scène II) :

SUR UN CARROSSE DE COULEUR AMARANTE
DONNÉ A UNE DE SES AMIES :

L'Amour si chèrement m'a vendu son lien
Qu'il m'en couste déjà la moitié de mon bien.
Et, quand tu vois ce beau carrosse,
Où tant d'or se relève en bosse
Qu'il étonne tout le païs
Et fait pompeusement triompher ma Laÿs,
Ne dy plus qu'il est amarante
Dy plûtost qu'il est de ma rente.

Citons encore :

Les Carrosses d'Orléans, comédie en un acte de Jean de la Chapelle;

Le Cocher supposé, comédie en un acte, par Noël Le Breton, sieur de Hauteroche;

Le Chevalier à la mode, comédie en V actes par Florent-Carton Dancourt; etc., etc.

C'est dire quels sujets nouveaux d'écrits trouvèrent là les rimeurs et les épistoliers. Encore les rimeurs et les épistoliers ne furent-ils

1. Là, sur une charrette, une poutre branlante
Vient menaçant de loin la foule qui augmente.
Six chevaux, attelés à ce fardeau pesant,
Ont peine à l'émouvoir sur le pavé glissant;
D'un carrosse, en tournant, il accroche une roue
Et du choc le renverse en un grand tas de boue,
Quand un autre, à l'instant, s'efforçant de passer,
Dans le même embarras se vient embarrasser,
Vingt carrosses bientôt arrivant à la file,
Y sont, en moins de rien, suivis de plus de mille...

2. Voir *Histoire de l'Industrie française*, par E. d'Auriac : « Tout le monde voulut alors aller dans cette légère voiture, qui n'avait que deux roues et n'était attelée que d'un cheval. C'était le goût à la mode, la fureur de tout Paris poussée à un tel point que l'on put écrire :

La mode en devient si commune
Que les savetiers du Palais
Se promènent en cabriolet
Avec les marchandes de prunes.

pas les seuls à s'élever contre les successeurs de Nicolas Sauvage. Mais une bonne partie de la population parisienne, depuis les simples cabaretiers jusqu'aux membres du Parlement ne tardèrent pas à s'agiter pour entraver cette œuvre que tant de persécutions devaient au contraire accréditer auprès du public.

En 1625, en effet, parut une brochure : *Des justes plaintes faites au Roy, par les cabaretiers de la ville de Paris, sur la confusion des carrosses qui y sont et de l'incommodité qu'en reçoit le public, par le sieur* D. L. P. attaquant ouvertement les embarras qu'apportait le stationnement des voitures devant les hôtelleries.

En 1637, un anonyme publia *Les plaintes générales faites au Roy contre la confusion et l'incommodité des carrosses*, où il est dit :

Sire,

Le Soleil est l'œil de l'Univers qui distribue la clareté et la splendeur, sur tout ce qui luy est opposé, tant sur le sommet des choses plus éminentes que les basses plainnes et valées...

C'est ce qui donne la hardiesse, Sire, à vostres humbles et fidèles subjects de se prosterner humblement à vos pieds pour implorer le moindre des rayons de votre grande splendeur pour leur faire justice de cette vaine gloire qui ravage et porte à la ruine et incommodité de tout chacun. Suppliant Votre Majesté de confidence (si luy plaift combien qu'ils ne soient qu'une partie de la lie du peuple, ils n'en sont pas moins affectionnés à vostre service) les grandes pertes qu'ils font tous les jours des vins qui sont dans les caves, *lesquels se gâtent et corrompent*, par ce grand bruit et roullement de carrosses dont un chacun se grandit maintenant et par excès et en si grand nombre que l'on les voit, par les rues, comme essaim de mouches de qui on vient de ravir le miel qu'elles auraient par un long travail peu à peu amassé.

Ce à quoi il fut riposté par une *Apologie des carrosses contenant la réponse à leurs calomniateurs*, où il était dit :

Sire,

Les vendeurs de vins en gros ce sont ceux qui mettent la première entrave et qui vont caparant, par tous les lieux du royaume pour retenir les vins et bailler les cuves afin que nul autre ne épuisse avoir, qui est la cause que le vin est cher, etc.

A ces attaques des plumitifs et des cabaretiers vinrent se joindre celles du lieutenant de police. En 1669, ce magistrat fit coller un placard « défendant à tout cocher, sous peine de 100 livres d'amende, de donner à manger à ses chevaux dans la rue ». C'était abusif. Peu de temps après, dit Ramée, on ordonnait aux cochers de

ne point entraver la circulation en stationnant dans les rues et ce, sous peine de 200 livres d'amende.

C'était encore plus abusif.

Malgré tout l'entreprise tint bon.

Par édits royaux furent créées les cinq premières « routes des carrosses publics establis pour la commodité des bourgeois de Paris [1] » ;

La première conduisant de la porte Saint-Antoine au Luxembourg (mars 1662) ;

La seconde commençant à la rue Saint-Antoine, vis-à-vis de la place Royale et aboutissant à la rue Saint-Honoré, à la hauteur de Saint-Roch ;

La troisième, ouverte le 22 mai 1662, partait de la rue Montmartre, au coin de la rue Neuve-Saint-Eustache et finissait au Luxembourg ;

La quatrième ligne ou route du tour de Paris fut établie le samedi 24 juin 1662.

Le 5 juillet 1662 fut enfin établie la cinquième route. Elle partait de la rue de Poitou et allait au Luxembourg.

Il était dit, en outre, dans les édits, que les voitures iraient « sans se détourner, et ne s'arresteroient que pour laisser monter et descendre en tel lieu de ladite route que l'on voudra » ;

Qu'elles seraient « toujours armoriées des armes et blazons de la Ville de Paris, et les cochers vestus d'une casaque bleue ».

Ces carrosses-omnibus étaient à huit places ; la caisse en était suspendue avec de grosses courroies sur quatre moutons, et posée sur un train à quatre roues. Bien que d'une construction primitive et fort peu en rapport avec les carrosses dorés de la noblesse, ces véhicules ne tardèrent pas à vaincre l'opinion. Des hommes importants ne répugnèrent pas à se faire entrepreneurs de « carrosses à cinq sols ».

Blaise Pascal, le grand Pascal lui-même, l'immortel auteur des *Pensées*, ne refusa point d'être commanditaire de cette entreprise d'omnibus. Certains auteurs allèrent jusqu'à lui attribuer l'invention même de ces voitures publiques. Sauval et Mme de Sévigné le disent positivement.

Écoutez ce que dit Sauval [2] :

« Chacun, deux ans durant, trouva ces carrosses si commodes, que des auditeurs et maîtres des comptes, des conseillers du Châtelet et

1. Voir *les Carrosses à cinq sols ou les omnibus du XVIIe siècle.*
2. *Antiquités de Sauval*, t. I, p. 192.

de la Cour, ne faisaient aucune difficulté de s'en servir pour venir au Châtelet et au Palais : ce qui les fit augmenter de prix d'un so jusque-là que le duc d'Enghien s'en est servi par occasion. Mais que dis-je? Le Roi, passant l'été à Saint-Germain où il consentit que tels carrosses vinssent, lui-même, par plaisir, monta dans un, et, du vieux château où il logeait, vint au nouveau trouver la Reine-Mère. Nonobstant cette grande vogue, l'usage de ces carrosses, trois ou quatre ans après leur établissement, fut si méprisé qu'on ne s'en servoit presque plus, et ce mauvais succès fut attribué à la mort de Paschal, célèbre mathématicien, mais plus célèbre encore par ses *Lettres au Provincial*, car, à ce qu'on a dit, *il en étoit l'inventeur*, aussi bien que le conducteur, et de plus l'on veut qu'il en eût fait l'horoscope et mise au jour, sous certaine constellation dont il aurait bien su détourner les mauvaises influences. »

Une lettre de Mme Perrier, sœur de Pascal, à Arnault de Pomponne, apostillée de la main du grand écrivain viendrait autoriser la supposition de Sauval. Toutefois elle n'est pas affirmée autrement ni ailleurs. Chacun sait que Pascal modifia et même inventa tout à fait certains véhicules à l'usage de l'industrie, *la brouette, le haquet;* mais l'histoire ne lui attribue pas exactement la paternité des carrosses à cinq sols.

L'intérêt que l'auteur des *Pensées* prit à l'installation de ces lignes de voitures en la commanditant de son argent; l'accident grave qui lui arriva au pont de Neuilly, alors que ses chevaux faillirent se noyer dans le fleuve, sont les seules anecdotes qui autorisent, avec le récit de Sauval et celui de Mme de Sévigné, une supposition aussi importante.

LES VINAIGRETTES. — BERLINES. CHAISES DE POSTE

Le Dr Martin Lister, à l'issue d'un voyage à Paris, dit, dans une relation publiée[1] : « Il y a ici un grand nombre de carrosses fort ornés de dorure; mais il y en a très peu, et encore appartiennent-ils tous à la haute noblesse, qui soient grands et à deux fonds. Ce qui leur manque, en grandeur et en élégance, si nous les comparons aux nôtres de Londres, est amplement compensé par la commodité

1. *A Journey to Paris in the year 1698.* London, Jacob Tonson, in-8, 245 pages.

dont ils sont et leur facilité à tourner dans les rues les plus étroites. Dans ce but ils sont tous à cols de cygne avec les roues de devant très basses; elles n'ont pas plus de deux pieds et demi de diamètre. Il est bien plus aisé d'y monter, et le siège du cocher étant plus bas en conséquence, vous permet de voir quelque chose par la glace du devant, tandis que, chez nous, le cocher est, sur son siège élevé, le seul point de vue que nous ayons. »

« Il y en a pourtant encore une autre espèce dans cette ville que j'aurais voulu en premier lieu passer sous silence, la prenant d'abord pour quelque mauvaise plaisanterie. Ce sont les *vinaigrettes*, c'est-à-dire, une caisse de voiture sur deux roues, traînée par un homme et poussée par derrière par une femme ou un enfant ou bien par tous les deux à la fois. »

Ainsi le Dr Lister, le premier, parle des *vinaigrettes*.

Les *carrosses* dits *modernes*, les *berlines*, commencèrent, vers le milieu du règne de Louis XIV à devenir en usage (1677).

Deux ans plus tard, en 1679, dit Bastard, les premières *chaises de poste* sont inventées par un certain de la Gruyère. Le marquis de Crénan ne tarda pas à obtenir le privilège principal de ces véhicules nouveaux et les produisit sous le nom de *chaises de Crénan*. Les *soufflets* sont une des métamorphoses principales de ses chaises. Du moins par leur forme et leur légèreté sont-ils parents de construction.

Au chapitre suivant, nous reviendrons sur les uns et les autres de ces véhicules nouveaux. Pour ce chapitre-ci il a été consacré aux carrosses. La Bruyère qui les aimait, — (du moins le fait-il dire à Ménalque), — nous convie à relire ses admirables *Caractères*. Là encore vous retrouverez la justification et la raison d'être des carrosses et vous comprendrez pourquoi nous vous en avons entretenus si longtemps.

Ajoutons trois notes importantes qui précisent des origines dans l'histoire de la Carrosserie.

1° Les rideaux furent remplacés dans les grands carrosses par des glaces, à partir de 1599, année où Bassompierre les rapporta d'Italie. (Longuerana, 85.)

2° C'est à la femme d'un apothicaire de la rue Saint-Antoine, Sauval, que l'on doit les ressorts suspendus et les mantelets de cuir. (Quicherat, *Histoire du Costume*, p. 472.)

Les chevaux anglais furent introduits en France, sous Henri IV, par Quinterot (1607).

XVIIIe SIÈCLE

LES CHAISES A PORTEURS. — LES CARROSSES SOUS LOUIS XV

LES PREMIÈRES DILIGENCES. — LA LOCOMOTION SOUS LA RÉVOLUTION, ETC.

Une influence décisive sur les destinées du XVIIIe siècle qu'il lui appartint d'ouvrir fut exercée par le règne de Louis XIV, grâce à la multiplicité des œuvres où il lui arriva de briller. — La vie publique, devenue plus élégante, plus raffinée, d'une frivolité à la fois choisie et délicate, ne tarda pas à rechercher, dans les plaisirs comme dans les travaux, les moyens les plus faciles de modifier le courant ordinaire. Le clergé, la noblesse étalèrent le luxe le plus opulent dans leurs équipages et dans leurs atours; les bourgeois riches eux-mêmes ne tardèrent point à rivaliser avec la noblesse. Plusieurs poussèrent le luxe jusqu'à tenir table ouverte aux ducs et aux prélats[1]. Molière n'a-t-il

1. Mathurin Savary, ancien marchand, demeurant rue des Jeûneurs, reçut les plus grands seigneurs, entre autres le duc de Vendôme. Quelques rimes de l'époque en donnaient la raison :

Ma maison est petite : mais
C'est une maison de débauche.
On y boit toujours du vin frais;
Ma maison est petite, mais
On y mange de bons poulets...

(Voir CHALLAMEL.)

pas dépeint, en M. Jourdain, le type le plus délicieux du *Bourgeois gentilhomme?* Dans les *Précieuses ridicules* n'a-t-il pas tracé la première silhouette de cette élégante recherchée et prétentieuse, d'une éducation si experte aux choses de la mode, du beau langage et de l'impudicité? Le premier n'a-t-il pas averti le monde de ce règne nouveau de la coquette, de cette « puissance » féminine que la Révolution elle-même ne détruirait pas et qui devait reparaître un jour sous le nom de « merveilleuse » et d' « incroyable » ?

La scène VII des *Précieuses* ne nous est pas seulement un enseignement historique au sujet des mœurs. Elle en est un aussi au sujet de la locomotion. La dispute entre Mascarille et les deux porteurs, au sujet du paiement de la chaise, est d'un réalisme empreint de la plus fine satire.

Les plaintes de Mascarille : « Holà, porteurs, holà! là, là, là, là, là, là; je pense que ces marauds-là ont dessein de me briser à force de heurter contre les murailles et les pavés... » ne manque point de nous renseigner sur le mauvais état des chemins et sur la difficulté qu'il y avait à voyager en chaise dans les rues de Paris. Les élégants ne se rendent jamais autrement en visite. Cela est moins dispendieux que le carrosse et permet d'arriver au rendez-vous avec des bottes propres et des chausses en état. Comment voulez-vous qu'un homme crotté et ses dentelles souillées de boue, puisse pénétrer chez Cathos dans un appareil sordide ! « Ma commune, n'eût pas manqué de dire celle-ci, allez quérir mon zéphir dans mon prétieux que je me voile la face » (ma servante, allez chercher mon éventail dans mon cabinet que je cache ma honte). Et c'en eût été fait de son poulet, de son poème passionné, de son ardente déclaration d'amour. Un homme de qualité peut-il aimer Cathos avec des souliers sales?

Les Précieuses accueillirent avec faveur l'usage des chaises à porteurs. Ninon de Lenclos en adopta l'usage, et, après elle, bien des princesses, bien des présidentes, bien des huppées bourgeoises. Nous apprenons, en effet, par le *Grand Dictionnaire des Prétieuses* ou *la clé de la langue des ruelles* que les jours de pluie, si la grande dame ne montait pas dans un « assemblage de quatre corniches[1] », elle prenait une chaise, « admirable retranchement contre les insultes de la boue et du mauvais temps », menée par des « mulets baptisés[2] ». Au Bois de Boulogne, à la promenade de Longchamps,

1. Un carrosse.
2. Porteurs de chaise.

au cours des Champs-Élysées, elle se présentait dans le même appareil. Nombreuses voitures, élégants cavaliers, promeneurs avides de voir la foule des beautés féminines, se heurtaient dans ces lieux de plaisir quelquefois jusqu'à une heure de la nuit des plus avancées. Nous savons, par les *Fêtes Nocturnes* de Dancourt, qu'il s'établissait parfois entre chaises et carrosses une telle confusion que les laquais se battaient entre eux afin de passer les premiers. Tallemant des Réaux et Bussy-Rabutin, dans leurs écrits, n'ont point manqué de nous parler des chaises à porteurs.

Dans un opuscule intitulé *les Lois de la Galanterie*[1], on discute de l'invention des chaises comme d'une chose assez récente. Après avoir fait remarquer qu'il n'y a rien de si laid que d'entrer chez des dames avec des bottes ou des souliers crottés, l'auteur finit par convenir que tout le monde ne peut avoir un carrosse (dans les *Précieuses*, Jodelet, au contraire de Mascarille, est censé en avoir un), et il ajoute : « Vous pouvez aussi pour le plus sûr vous faire porter en chaise, dernière et nouvelle commodité, si utile, qu'ayant été enfermé là dedans sans se gâter le long des chemins, l'on peut dire que l'on en sort aussi propre que si l'on sortait de la boîte d'un enchanteur; et, comme elles sont de louage, l'on n'en fait la dépense que quand l'on veut, au lieu qu'un cheval mange jour et nuit. »

Selon Sauval[2], la Reine Marguerite (femme de Henri IV) fut la première qui employa la chaise à porteurs découverte, et ce fut ensuite le marquis de Montbrun, fils légitime du duc de Bellegarde, qui apporta d'Angleterre l'invention des *chaises couvertes*. Le privilège qui fut accordé pour cette dernière invention à Cavone, capitaine des mousquetaires du Cardinal de Richelieu et au marquis de Montbrun, date de 1639[3].

Parlant de cette invention, Tallemant des Réaux écrit : « Il (Pierre de Bellegarde, sieur de Souscairières puis marquis de Montbrun) en eut le don en commun avec Mme de Cavoye. Pour les faire valoir (les chaises) il n'alloit plus autrement, et, durant un an on ne voyait plus que lui par les rues, afin qu'on vît que cette voiture étoit commode. Chaque chaise lui rend toutes les semaines 100 sols; il est vrai qu'il fournit de chaises, *mais les porteurs sont obligés de payer celles qu'ils rompent*. » On voit ailleurs, dans Tallemant

1. Publié dans le *Nouveau recueil des pièces les plus agréables de ce temps*. Paris, chez Nicolas de Sercy, 1644.
2. *Histoire et recherche des antiquités de la ville de Paris*, 1733, t. I, p. 191.
3. Continuation du *Traité de la police*, par DE LA MARE, 1738, t. IV. p. 449.

(tome IV, p. 237), que « chaque chaise avait son numéro. Il ajoute que le privilège accordé au marquis de Montbrun n'empêche point les particuliers d'avoir des chaises à eux. Dans l'édition de 1658 les *lois de la Galanterie* joignent (p. 58) à leurs précédentes recommandations, celle d'avoir une chaise à soi « ce qui est plus propre, et ce qui présente l'avantage de pouvoir y faire peindre des armes ».

La chaise à porteurs, accréditée et reçue par les plus grands seigneurs se trouva, plus que tout autre mode de transport, en faveur à la cour, à la ville et à la promenade. Les dames de tout rang s'honorèrent d'en posséder plusieurs. Dans cette société choisie de nobles, de magistrats, d'abbés de grande famille « où, comme dit Saint-Evremond, il n'était pas de la dignité d'une personne considérable de bien orthographier », chacun accueillit avec bonheur ce meuble qui diminuait encore l'effort, qui était une invitation nouvelle à la paresse et à la volupté. Les décorations dont les ornèrent les meilleurs artistes achevèrent de donner de l'agrément aux véhicules nouveaux. Les chaises à porteurs ne tardèrent pas à devenir de petites maisons ambulantes, de petits boudoirs transportables dont les décors à la Céladon s'approprièrent au mieux aux perles qu'on y enchâssa, au frais minois de la « Chiffon » que le caprice d'un grand seigneur ou d'un financier important faisait reine du jour. La cage coquette où palpite le cœur d'oiseau, d'après l'almanach des précieuses, n'était-il pas baptisé de *Jardin de propreté?*

L'invention des chaises à porteurs est donc d'origine anglaise. A ce propos, Racinet rappelle qu'en 1663, lorsque fut imprimé le premier volume du poème d'*Hudibras*, Butler y mentionna le *cucking-stool* dont Touneley explique ainsi l'usage : « Pour punir les femmes criardes et querelleuses, on les suspendait sur un endroit plein d'eau, dans une chaise soutenue par des cordes qui les faisaient plonger à volonté. Le *cucking-stool*, la cage où l'on baigne les femmes querelleuses, disent les dictionnaires anglais, a tous les caractères de la chaise à porteurs. Les brancards y sont remplacés par des cordes passées à des anneaux fixes.

Nul doute que cette machine à correction n'ait donné aux Anglais l'idée première de la chaise à porteurs.

D'Angleterre, l'idée ne tarda pas de passer, avec le système, en France où on l'adopta. Pendant fort longtemps l'usage se perpétua à travers les âges et durant de longues années encore on vit les douairières continuer de se rendre en chaise, à la messe, accompagnées du laquais portant, enveloppé dans un petit sac de velours

rouge, le précieux « livre d'heures ». Pendant longtemps aussi il fut coutumier, à l'issue des grandes réunions ou des festins nombreux, de placer, à la porte des hôtels, des *aboyeurs*, avec mission d'appeler la *chaise de Mme la marquise, de Mme la présidente!* etc.

La duchesse de Nevers, morte en 1707, allait tous les ans, en chaise à porteurs, de Paris dans sa principauté de Neufchâtel; quarante porteurs se suivaient dans des chariots et se remplaçaient alternativement. Elle faisait ainsi, en dix ou douze jours, et sans fatigue ni péril, un voyage de plus de 500 kilomètres.

Les plus grandes dames, dit Racinet, prenaient plaisir à tracer, de leurs mains, des modèles de chaises. C'est du moins ce qui ressort d'une anecdote contée par Mme du Deffand : Louis XV ayant eu à écrire, un jour, à M. l'Évêque d'Orléans pour lui demander des boîtes de cotignac (une marmelade de raisins du pays), le roi avait ajouté en *P. S.*: « La chaise à porteurs ne signifie rien, elle était dessinée par ma fille sur cette feuille que j'ai trouvée sous ma main. »

Guillemette vieillie, Mme de Maintenon, la Pantocrate, ainsi que l'appelait la spirituelle et caustique Princesse Palatine, appréciait fort la commodité des chaises. Elle y avait, paraît-il, fort grand air, mais en abusait, et se faisait porter en chaise jusque dans les appartements de Versailles.

C'est à elle, sans doute, qu'on doit l'organisation du nombreux service de garçons porte-chaises dont fut dotée, sous Louis XIV, la maison royale. Ces « boys » de la monarchie française jouissaient, auprès de leurs maîtres souverains, d'une bonne protection et d'une grande estime. Jugez-en plutôt par la plaisante histoire suivante, propre à bien renseigner sur l'état de leur service et sur la considération dont on les entourait. Comme on donnait à la cour le 6 août 1682, de grandes réjouissances en l'honneur de la naissance de Monseigneur le duc de Bourgogne, les porteurs de chaises ne voulurent point demeurer étrangers à la célébration des fêtes, et, par excès de joie, tentèrent de participer à l'allégresse publique, en mettant le feu à leurs belles chaises dorées. Les chaises dorées ne suffisant pas, dit le *Journal* de Narbonne, ils arrachèrent les lames du parquet et alimentèrent jusqu'au soir ce brasier de joie. Le Roi, ayant été averti de ce qui se passait, éclata de rire, paraît-il, et se montra très reconnaissant, envers les porteurs, de l'amour qu'ils témoignaient aussi ardemment pour sa personne et celle de Monseigneur le duc de Bourgogne. Il ordonna de les laisser faire et commanda qu'on eût à les laisser libres pour ce jour-là.

Dès 1667, un service de « chaises bleues » fut installé, concurremment avec celui des chaises dorées, dans la maison du Roi. Les temps de Byzance renaissaient et, dans la distinction des livrées de la valetaille, se retrouva l'esprit des anciennes cours orientales. Les jardins de Lenôtre n'étaient-ils pas conçus selon la géométrie des anciens parcs de Constantinople? Les chaises à porteurs elles-mêmes n'instauraient-elles pas, en Occident, l'usage de ces palanquins fameux où les dames du harem se prélassent, sur les gravures des voyageurs? De ces usages de la cour, des coutumes des personnages royaux, des intrigues des courtisanes et de cet amour des choses d'Asie que Mlle de Scudéry remettait à la mode avec son *Grand Cyrus*, un état d'esprit peu à peu se formait dont la conséquence devait se retrouver plus tard dans les romans de Voltaire comme dans les *Lettres persanes* du président de Montesquieu.

Les chaises bleues, contrairement aux chaises dorées, furent mises en régie, c'est-à-dire qu'en continuant à faire partie du service de la cour, on permit à leur entrepreneur de les louer au public.

On retrouve, dans les ordonnances de M. de Montsoreau, grand prévôt, toutes les raisons qui obligèrent la police à sévir contre les porteurs dont les débordements et l'insolence devenaient de jour en jour plus cyniques. Un règlement qui date de 1736 et qui est spécial aux « mulets baptisés » des chaises bleues renseignera amplement sur cette sorte d'esprit de corps, insolent et brutal que nous verrons croître encore avec les conducteurs de diligences pour aboutir plus tard à l'impolitesse des modernes cochers de fiacres : « Les porteurs de chaises bleues établis à la suite du Roi commettent journellement beaucoup de désordres, se querellent et maltraitent même le public jusque dans les cours et dans les galeries du château; ils exigent des personnes qui se font porter dans des temps pluvieux beaucoup plus de ce qui a été réglé pour chaque voyage, et refusent de porter ceux qui ne veulent leur payer que ce qui a été fixé par chaque voyage; que les uns sont d'une conduite très dérangée, et les autres très violents et emportés; qu'ils cassent et brisent leurs chaises, soit en les traînant avec violence, soit en les laissant dans le milieu des cours du château ou des rues de la ville; que les uns se reposent et passent la nuit et le jour dans leurs chaises, et les autres souffrent que d'autres personnes y entrent et y dorment, ce qui les remplit de vermine et de mauvaises odeurs dont les personnes qui se servent desdites sont infectées; que, d'ailleurs, la plupart des-

dits porteurs sont généralement malpropres et vêtus de mauvais habits de différentes couleurs[1]... »

On pourra admirer de belles chaises à porteurs dans plusieurs des principaux musées : au palais des Thermes, par exemple, ou au cabinet des voitures de Trianon. Celles qui datent de Louis XV sont particulièrement remarquables. Celle qui appartient à la reine Marie Leczinska se présente comme une merveille d'art. La plupart des panneaux qui l'ornent sont dus aux meilleurs artistes de l'époque : Boucher y peignit des Amours, Vernet des marines, Fragonard des camaïeux. C'est là vraiment un bijou de reine, une bonbonnière précieuse, bien faite pour cette époque où les grandes dames étaient de si petites poupées, où les souveraines jouaient aux bergères, où les princesses, à l'instar de Mme de Polignac, imaginaient, pour mieux célébrer la vertu des amiraux, l'usage de ces petits vaisseaux de pierreries, dits de « la Belle-Poule » dont elles agrémentaient leur chevelure poudrée. Gouthière, l'inventeur de « la dorure au mat » et Robert Martin, celui qui trouva le fameux vernis à voitures encore en usage de nos jours, apportèrent, sous le règne de Louis XV, un embellissement nouveau à la décoration des chaises. Dans l'œuvre du sieur Marot[2] publié à Amsterdam, sont dessinées, outre des modèles de carrosses, des figures de chaises qui indiquent, dans tous leurs détails, quelle ornementation intérieure et extérieure devaient observer les peintres et les carrossiers. L'œuvre de Jean-Félix Watin[3] « peintre-vernisseur du Roy » n'est pas moins instructif à ce sujet.

Les chaises à porteurs continuèrent longtemps encore à être en honneur au palais de Versailles et dans les paisibles faubourgs de Paris, mais l'envahissement des fiacres, des berlines, des carrosses et des cabriolets en rendit l'usage de moins en moins fréquent. « La chaise à porteurs, dit Mercier, en 1783[4], n'est usitée que dans les rues tranquilles de quelques fauxbourgs; elle est impraticable dans le centre de la ville, à cause du tumulte des voitures. Elle est usitée à Versailles, parce que les rues y sont larges, commodes et nullement obstruées. On n'y voit que duchesses qui se balancent

1. Les porteurs de chaises bleues, vulgairement appelés *bricoliers*, devaient être entre autres proprement vêtus d'habits bleus, de la couleur de la livrée royale.

2. *Œuvre du sieur D. Marot*, architecte de Guillaume III, roi de la Grande-Bretagne, contenant plusieurs pensées utiles aux architectes, peintres, sculpteurs, orfèvres, etc. A Amsterdam, chez l'auteur, in-fol.

3. *L'art du peintre doreur et vernisseur*, par Jean-Félix Watin. Paris, Quillon, in-8.

4. *Tableau de Paris*, par Sébastien Mercier. Amsterdam.

dans les cours entre quatre piliers largement chaussés, venus tout exprès d'Auvergne et du Limousin. C'est tout le contraire à Paris, il faut être une vaporeuse en cornettes... ou un convalescent... pour oser se servir de cette voiture parmi le choc des équipages... » Encore une dizaine d'années et « duchesses » et « vaporeuses en cornettes » se rendront place de la Révolution, dans les lourds tombereaux de la Conciergerie! Adieu alors le doux bercement des chaises portées par les marauds solides, adieu le nonchaloir paisible des bonbonnières parfumées. Cette fois Mascarille se rend à la dernière visite de la nouvelle et terrible Précieuse que Molière ignora, de la guillotine aux dents d'acier dont la lame aiguë devait coucher dans le panier tant de têtes charmantes et mutines.

MESSAGERIES. — ROUTES

Il n'est pas un historien, un peu observateur, qui n'ait remarqué la corrélation étroite qui exista toujours entre l'embellissement des routes et le développement de la locomotion publique ou privée. Nous avons vu dans le chapitre précédent de quelle sollicitude le duc de Sully avait entouré la bonne administration des chaussées. Après lui Colbert vint et remarqua, non sans regret, ce mauvais état des routes qui « empêchoit notablement le transport des marchandises[1] ». Il travailla à les réparer et à en créer de nouvelles, plus confortables et mieux entretenues. Grâce à ses soins, des coches d'eau, établis sur la Seine, favorisèrent l'approvisionnement de Paris. Les chaussées provinciales, après les voies fluviales, ne tardèrent pas à être l'objet d'une sollicitude ministérielle aussi grande. Ainsi en peut-on juger par cette lettre de Mme de Sévigné, écrite de Nevers le 20 septembre 1687 : « C'est une chose extraordinaire que la beauté de ces routes; on n'arrête pas un seul moment; ce sont des mails et des promenades partout; toutes les montagnes aplanies, la rue d'Enfer, un chemin de Paradis; mais non, car on dit que le chemin en est étroit et laborieux, et celui-ci est large, agréable et délicieux. Les intendants ont fait des merveilles, nous n'avons cessé de leur donner des louanges. »

Hélas! avec Colbert s'en allèrent les soins apportés aux chemins de communications. Le désordre des intendants se donna libre

1. Ordonnance de 1664.

cours aussitôt la mort du grand ministre. Malgré la « taxe des chemins » établie sur la fin du règne de Louis XIV et instituée pour l'entretien des grandes routes, les travaux furent interrompus dans la plupart des provinces.

Les voyages, un instant aisés, redevinrent, au dire de Saint-Simon, extrêmement périlleux. Le commerce en souffrit et, dit le duc-historien, se trouva presque totalement intercepté en beaucoup d'endroits « faute de ponts et chaussées qui manquoient en grand nombre et qui obligeoient de faire de longs détours; ce qui, joint au nombre doublé et triplé de chevaux pour traîner les voitures dans les chemins rompus où elles s'embourboient et se cassoient continuellement, causoit une triple dépense, qui, sans compter la peine et le travail, dégoûtoit les moins malaisés et passoit les forces de tous les autres[1] ». Ajoutez à cela que l'usage des chevaux de poste finissait, pour les particuliers, à quelque distance de Paris, et vous comprendrez l'embarras considérable qui en résultait pour les voyages de toute espèce. Les messageries elles-mêmes en souffrirent. Pour ce qui fut des correspondances, on se résigna, afin de ne point apporter de retard, par l'embarras des véhicules, à se servir des seuls chevaux sur le dos de qui on attacha une malle[2].

M. de Veloyer obtint, en 1658, dit Challamel, l'autorisation d'organiser, à Paris, une petite poste aux lettres avec des boîtes aux coins des rues, comme on les voit aujourd'hui[3]. Cela vint adoucir un peu la nostalgie et la douleur des parents ou des amis éloignés que la difficulté des voyages empêchaient de se voir plus souvent. Nous savons, par une lettre de La Fontaine à sa femme en 1663, écrite deux jours après son départ de Paris, que le poète et ses amis n'avaient pas encore dépassé un endroit où l'on se rend facilement aujourd'hui, par le tramway, en moins de deux heures : « J'ai tout à fait bonne opinion de notre voyage écrit avec candeur La Fontaine; nous avons déjà fait trois lieues sans mauvais accident, sinon que l'épée de M. Jennart s'est rompue. *Présentement nous sommes à Clamart*, au-dessus de cette fameuse colline où est situé Meudon; là, nous devons nous rafraîchir deux ou trois jours. »

1. *Mémoires de Saint-Simon*, t. XII.

2. D'où le nom de « mallier » donné au cheval des courriers et des messageries.

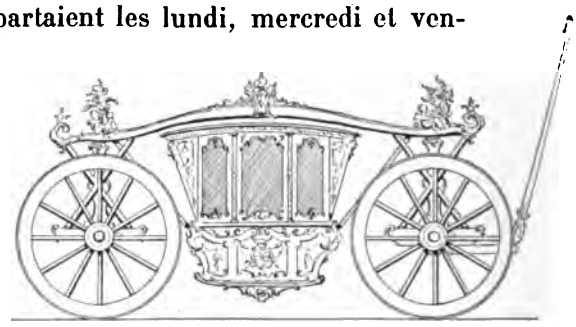
3. Le même M. de Veloyer imagina de vendre des lettres tout imprimées où étaient traités un grand nombre de sujets généraux de correspondances ordinaires. On n'avait plus qu'à ajouter à la main ce qu'on avait de plus particulier à dire à ses correspondants. En 1644, le public payait, pour le port d'une lettre de Paris à Lyon, quatre sous; de Paris à Toulouse, cinq sous. (A. Challamel. *Mémoires du peuple français.*)

Voici quelques détails sur la durée des voyages tels qu'ils s'accomplissaient à cette époque[1]; Ramée les a consignés dans son ouvrage :

Un carrosse partait pour Strasbourg, rue de la Verrerie, à l'hôtel de Pomponne, le samedi, à 6 heures du matin; il arrivait le septième jour à Bar, le huitième à Nancy et le douzième à Strasbourg.

La diligence de Lille était suspendue, son bureau était rue Saint-Denis, vis-à-vis les Filles-Dieu. Elle restait deux jours en route. Les places étaient fixées à 55 livres, et *on avait droit à la nourriture* (sic).

Les carrosses pour Rouen partaient les lundi, mercredi et vendredi, à 4 heures précises du matin, et arrivaient les mardi, jeudi et samedi à midi. Les places étaient de 12 livres. Le bureau était hôtel Saint-François, rue Pavée, près des Grands-Augustins. Le bureau des voitures pour Rennes était aussi rue Pavée. Le carrosse pour Orléans partait tous les jours; il restait en route, en été, deux jours; en hiver, deux jours et demi. La diligence pour Lyon partait à quatre heures précises du soir, quai des Célestins. Cette voiture contenait huit personnes. Elle était suspendue et mettait six jours à faire son parcours en hiver et cinq en été.



VOITURE DE M. CAMUS (1700).

Le carrosse le plus rapide était celui de Chartres qui partait de la rue Contrescarpe, le vendredi à 6 heures du matin et arrivait à sa destination le lendemain.

Des voitures spéciales existaient pour les environs de Paris. Les carrosses qui conduisaient à Versailles, Marly, Meudon (où la cour habitait), partaient tous les jours du quai d'Orsay et du Pont-Royal.

Nous savons, grâce à l'*Almanach du Voyageur à Paris*[2], que

1. Consulter : *Almanach historique de la province de Guienne*, pour l'année commune 1783. *Indicateur fidèle ou guide des voyageurs*, de 1765, par MICHEL et DESNOS. *Almanach royal* de 1761.

2. *Almanach du voyageur à Paris, contenant une description intéressante de tous les monuments, chefs-d'œuvre des arts et objets de curiosité que renferme cette capitale; ouvrage utile aux citoyens et indispensable pour l'étranger*, par M. T... Année 1783. Prix 50 sols broché (A Paris, chez Hardouin, libraire, rue des Prêtres-Saint-Germain-l'Auxerrois, vis à vis de l'église ; et à Versailles, chez Poinçot, libraire, rue Dauphine).

Premières
Voitures publiques
à Paris
XVIIe siècle

Les
Carrosses
à
cinq sols

le prix des véhicules était, dans l'intérieur de la capitale de :

18 sols pour la première heure et pour les brouettes;

30 sols par course, pour les chaises à porteurs et pour la pre-

FAUTEUIL ROULANT. — XVIIIe SIÈCLE.

mière heure; 24 sols pour les heures suivantes, tant de jour que de nuit.

Le bureau des Brouettes était situé rue du Temple, vis-à-vis de la rue Portefoin.

Celui des Chaises à porteurs, rue du Mail.

Lorsqu'on sortait de la ville, il était convenu que la nourriture des chevaux, lorsqu'il s'agissait d'un carrosse, devenait à la charge du voyageur. Le bureau des Carrosses de place et de Fiacres demeura, durant les règnes de Louis XV et de Louis XVI, situé rue du faubourg Saint-Denis chez Dussaussoy[1].

Le développement d'une locomotion aussi multiple, les message-

1. Le bureau général des carrosses de place, voitures des environs de Paris à cinq lieues à la ronde, et messageries réunies, est situé rue du faubourg Saint-Denis (*L'Almanach du voyageur*).

ries, les postes eussent dû inciter le secrétaire d'État à reprendre la tâche de Colbert et à continuer l'embellissement et la réparation des ponts et chaussées. Malheureusement, l'indifférence seule résulta de l'abandon de l'État. Les rues de Paris elles-mêmes devinrent impraticables. « Et à propos d'Paris, dit le chansonnier français[1], j'y allons bientôt arriver, il faut s'soutenir sur le pavé, *car on dit qu'il n'est pas trop bon*, et surtout prendre garde de tomber dans les trous d'la rue Saint-Honoré, ils sont dangereux; on ne sçauroit y abandonner son bidet sans risque. Hoé, hoé!... » Moins canaille et plus pratique, le célèbre Réaumur imagina « un moyen de mettre les Carrosses et les Brelines en état de passer par les chemins plus étroits que les chemins ordinaires et de se tirer plus aisément des ornières profondes[2] ». Écoutez, de la bouche du savant, le récit qu'il a lui-même donné de son invention : « Dans un voyage que je fis l'an dernier, en bas Poitou, l'essieu des petites Rouës de ma Breline étoit continuellement accroché; pendant plus de dix lieues de traverse il me falloit d'instant en instant faire élargir le chemin : je n'avançois qu'avec le secours de pionniers. Ces sortes de chemins sont creux, leurs bords sont en talus; les charrettes y passent aisément parce que l'Essieu de leurs roues est assez élevé; il rencontre, comme il en a besoin, une voye beaucoup plus large que celle des petites. Les Essieux des grandes roues de Carrosse et de Breline y passent avec la même facilité; mais les essieux des petites Roues se trouvent arrêtés, s'ils se présentent à une hauteur où le chemin est plus étroit. » « Au voyage suivant, dit le comte de Contades[3], Réaumur fit raccourcir les essieux des petites roues de sa *breline*, en retranchant quatre pouces et demi à la partie saillante extérieure à la voiture et un demi-pouce de l'autre côté. Il en sentit tout l'avantage, et passa sans être accroché par les mêmes chemins, où, la saison précédente, il l'était à chaque instant. » Il ne faut cependant point se montrer injuste envers les intendants de Louis XV. Et il importe de dire, impartialement, que, grâce à leur activité et malgré les pamphlets et chansons de tous genres, ils dotèrent le royaume de cinq ou six mille lieues de routes nouvelles. Si l'on en juge par l'état des voies sous Louis XIV, ce chiffre est éloquent. Les premiers, les inten-

1. *Le Chansonnier français* ou recueil des chansons ariettes, vaudevilles et autres couplets choisis, avec les airs notés à la fin de chaque recueil. Paris, 1763).

2. Publié par René-Antoine-Ferchault de Réaumur, dans les *Mémoires de l'Académie royale des Sciences*, à la date du 21 janvier 1721.

3. Comte G. de Contades. *Le Driving en France* (1547-1896). Paris, Rouquette, 1898.

dants de Champagne et d'Alsace essayèrent d'appliquer les corvées à ce travail. L'administration centrale elle-même se réveilla et veilla à ce qu'on redressât l'alignement des grands chemins, à ce qu'on les élargît, à ce qu'on les plantât d'arbres. La main habile de Choiseul dut étendre son activité à ces travaux devenus nécessaires. La largeur des routes, ainsi que la manière de les boiser, furent déterminées exactement par les ordonnances[1]. Presque partout on installa des bornes milliaires. Du bon entretien des routes, résulta l'accroissement du régime postal. Le gouvernement de Louis XV en arriva à réaliser d'énormes bénéfices, soit environ et par année neuf cent mille livres. Toutefois, le débordement des travaux nécessita, en 1775, la séparation des messageries et diligences de la ferme générale des postes[2]. La bonne administration de Turgot permit à Louis XVI de prêter son concours à l'exploitation de routes plus larges et plus nombreuses. Les voyageurs, malgré tant de soins, ne furent sans doute pas suffisamment satisfaits, des brocards poursuivirent le ministre[3].

C'était injuste.

Mais déjà les esprits étaient en effervescence. Les idées allaient

1. Voir *Ordonnance des trésoriers de France*, du 15 juillet 1766. Coll. Walker. — *Ordonnance du bureau des finances*, du 2 août 1774, *idem*.

2. Voir :

Arrest du conseil d'État du Roi, concernant l'exercice des privilèges et concessions des messageries, diligences, carrosses, et autres voitures publiques (du 4 juin 1775). Paris, Guillaume Desprez.

Arrest du conseil d'État du Roi qui proroge pendant cinq années l'attribution donnée aux sieurs intendants et commissaires départis dans les provinces et généralités du royaume, par l'arrêt du 7 avril 1771, concernant la police du roulage (du 8 juillet 1775). Paris, Guillaume Desprez.

Arrest du conseil d'État du Roi qui ordonne que les créanciers des fermiers des voitures de la Cour seront tenus de représenter au sieur Rouillé de Marigny, caissier de l'administration des Messageries, dans un mois, à compter de la date du présent arrêt, les billets au porteur souscrits solidairement par lesdits fermiers, à l'effet d'être visés et payés en déduction et jusqu'à concurrence des sommes qui se trouveront leur être dues par ladite administration (du 6 septembre 1775). Paris, Desprez.

Arrest du conseil d'Etat du Roi qui ordonne que les parties non réclamées qui se trouveront dans les bureaux des Messageries, seront remises par les fermiers sortants aux administrateurs des diligences et messageries, ou à leurs préposés (du 30 septembre 1775).

Lettres patentes du roi, portant confirmation de l'acquisition faite au nom du roi, des anciens fermiers des voitures à la suite de la Cour, des bâtiments et terrasses servant à leur exploitation (du 22 janvier 1777).

Ordonnance de M. l'intendant de la généralité de Paris, concernant la police des routes (du 12 décembre 1780. Paris, imp. royale.

Arrest du conseil d'État du Roi concernant le service des diligences, des messageries, par les maitres des postes (du 20 octobre 1782), etc., etc.

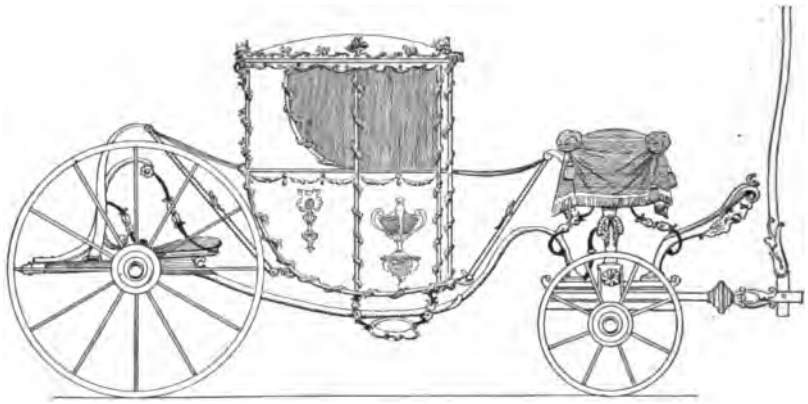
3. Ministre ivre d'orgueil, tranchant du souverain,
Toi, qui, sans t'émouvoir, fais tant de misérables,
Puisse ta *poste* absurde aller un si grand train
Qu'elle te mène à tous les diables !

si vite qu'on commençait à s'exaspérer déjà de la lenteur des voyages. Quand on pense qu'il fallait huit jours entiers à un contemporain de Voltaire pour se rendre à Bayonne !

Cette incurie se prolongea, il est vrai, jusqu'à l'Empire; et les voyageurs ne profitèrent réellement de l'amélioration successive des routes que sous la Restauration.

Le 2 fructidor an VI de la République française, il y eut fusion des messageries de la rue Notre-Dame-des-Victoires avec les messageries de la rue du Bouloy.

Le 12 septembre 1791, l'Assemblée nationale législative, ayant ordonné l'établissement d'un service de postes sur toutes les routes pour le 1er janvier suivant, ce décret, ainsi que le rapporte Ramée,



CALÈCHE LOUIS XV.

nécessita la construction de cent vingt nouvelles *malles* de poste dont l'administration chargea les sieurs Delchet et Irison, en leur accordant une avance de 141 500 livres.

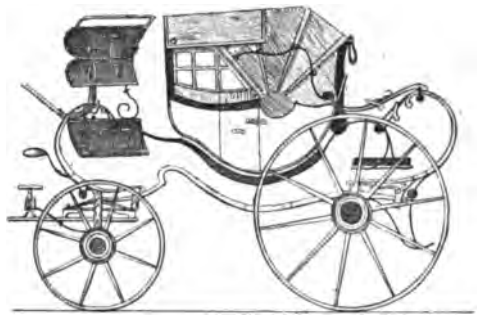
Cette sorte de véhicule, destiné au service postal, était d'une construction inélégante et grossière. La partie principale consistait en un panier d'osier d'une assez grande hauteur, peint en noir ou en vert foncé. Ce panier contenait deux ou trois banquettes suspendues par des courroies et fut en usage jusqu'en 1820.

Malgré tout, il importe de dire qne la locomotion postale, que les messageries, les relais, les passages des routes, des ponts et des chaussées reçurent, dans cette seconde partie du XVIIIe siècle, un développement appréciable. Certes les moyens de locomotion y apparaissent encore frustes et rudimentaires et d'une morne lenteur. Le retard des équipages, des cochers, des chevaux, amène, il est vrai,

la chute de la Royauté. Ah! si la diligence qui emmena Louis XVI et sa famille sur la route de l'exil s'était hâtée un peu plus. Mais à ce moment-là la locomotion ne se hâtait jamais, quelle qu'elle fût. Le XIXe siècle, et ses chemins de fer seuls pourront amener la formidable révolution locomotrice attendue par tous les citoyens.

CARROSSES. — CABRIOLETS. — BERLINES. DILIGENCES. — MALLES-POSTE, ETC. LA LOCOMOTION SOUS LOUIS XV, LOUIS XVI ET LA RÉVOLUTION

Les carrosses, dont nous avons donné, dans le chapitre précédent, une vague relation, continuèrent à être en usage jusqu'à la Révolution. Avec Louis XV et Louis XVI, la forme s'en perfectionna encore; la construction en devint plus artistique et plus légère; les peintures plus éclatantes. En 1753, avec approbation de l'Académie des Sciences, fut introduit, par Dupin de Chenonceaux, un nouveau modèle de carrosses suspendus. Dupin de Chenonceaux était l'ami de Jean-Jacques, un savant émérite dont plusieurs inventions avaient répandu le nom. On peut dire que le premier, il apporta, dans la construction des voitures, cette souplesse, cet art qui sont devenus les qualités marquantes de la carrosserie contemporaine. Les carrosses pendant toute la première moitié du XVIIIe siècle, continuèrent à être d'un usage constant. Le nombre s'en accrut au point que les étrangers en furent surpris jusqu'à y trouver motifs à satires [1].



BERLINE DE VOYAGE.
XVIIe SIÈCLE.

1. Voir : *Traduction d'une lettre italienne écrite par un Sicilien à un de ses amis contenant une critique agréable de Paris*, attribuée à Saint-Evremond et où il est dit : « Quand le précepteur de Néron écrivit de la tranquillité de sa vie, je crois qu'il en prit le sujet sur les carrosses de louage de son temps, en opposant le repos au bruit continuel qu'ils faisaient à Rome. Il y en a, ici, un nombre infini qui ne sont faits que pour tuer les vivants; les chevaux qui les tirent mangent en marchant, comme ceux qui menaient Sénèque à la campagne, tant ils sont maigres et décharnés. Les cochers sont si brutaux, ils ont la voix si enrouée, si effroyable, et le claquement continuel de leurs

Il est curieux de constater combien les grands écrivains, de près ou de loin, s'intéressèrent au perfectionnement des carrosses. Pascal, l'ami du duc de Roannès, Jean-Jacques, l'ami de Dupin de Chenonceaux, ne sont point les seuls. Il faut citer encore le duc de Saint-Simon lui-même qui sollicita une entreprise de location. Une lettre adressée de Versailles, le 21 janvier 1692, sous la signature du secrétaire d'État L. Phelypeaux, comte de Pontchartrain, à l'auteur des *Mémoires*, nous renseigne à ce sujet : « Ayant rendu compte au Roy du placet que vous m'auez envoyé pour le priuilège que uous demandiez de voitures de nouuelle invention, Sa Majesté m'a expliqué qu'il y a déjà beaucoup de semblables priuilèges qui sont plus à charge qu'utiles au public et qu'Elle ne peut en accorder de nouueaux. Je dois vous dire que ce n'a pas esté sans peine qu'Elle vous l'a refusé, ayant tesmoigné avoir pour vous de la considération. A mon égard, j'ay esté bien fâché de n'auoir point occasion de vous expédier ce privilège, puisque vous le souhaitiez. »

On prétend que ce refus offensa profondément l'écrivain qui ne soupçonnait pas, sans doute, que le Roi pût lui refuser quelque chose, et l'on ajoute que cela ne fut sans doute pas indifférent au jugement cruel que l'historien porta dans ses ouvrages sur plusieurs membres de la famille Pontchartrain. Quoi qu'il en soit, le secrétaire d'État Phelypeaux de Pontchartrain reçut encore de nouveaux placets demandant l'autorisation d'exploiter des carrosses perfectionnés. Le maréchal d'Estrées reçut, entre autres, de l'incrédule ministre, la lettre suivante, en réponse à un projet d'installation de « carrosses inversables » imaginés par ce grand seigneur.

18 octobre 1696, à Versailles.

« A Monsieur le maréchal d'Estrées,

« J'ai receu la lettre que vous aviez pris la peine de m'escrire au sujet du priuilège des carrosses inuersables qui a été accordé, au mois de may dernier, au sieur de la Garouste; comme je vois que vous auez la pensée que c'est un homme que je protège, je dois vous désabuser, en vous disant que je ne le connaissois point lorsqu'il a fait voir au Roy les modèles de trois machines qu'il a inventées, et que je n'ay fait qu'exécuter les ordres de Sa Majesté, en lui expé-

fouets augmente le bruit d'une manière si horrible, qu'il semble que toutes les furies soient en mouvement pour faire de Paris un enfer. Cette voiture cruelle se paie par heure, coutume inventée pour abréger les jours, dans un temps où la vie est si courte. »

diant le privilège, sans m'estre mêlé d'autre chose. Je sçais bien que le Roy n'ignoroit pas que vous auiez obtenu, il y a longtemps, un priuilège pour les carrosses inuersables, mais comme Sa Majesté sauoit que vostre machine n'auoit pas eu le succès que vous vous étiez attendu et que, d'ailleurs, celle que le sieur Garouste a mise au jour est nouvelle et tout à fait différente de la vostre, Sa Majesté n'a pas pu se dispenser de lui accorder le priuilège estant persuadé que le succès en sera très utile au public. Vous pourrez vous en expliquer auec le Roy lorsque vous serez de retour icy... »

Nous ne savons, malgré les dires de Pontchartrain, si les « carrosses inversables » du sieur Garouste présentèrent plus de chances de stabilité que ceux du maréchal d'Estrées. Toujours est-il qu'aujourd'hui encore ce genre de merveille (les voitures inversables!) reste désiré ardemment du public.

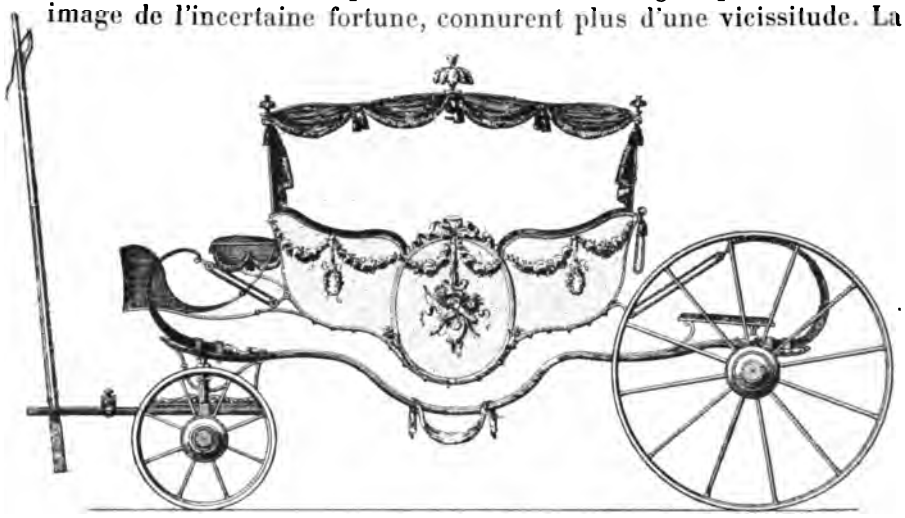
Théophile Lavallée rapporte[1] qu'une fois, vers la fin du règne de Louis XIV, on jeta un enfant mort dans le carrosse de Mme de Maintenon. C'était le commencement des représailles, de « l'irrespect » avant-coureur de l'esprit et des faits révolutionnaires. Quand le peuple s'attaque aux attelages de ses maîtres, pourrait-on dire, c'est qu'il a envie de les conduire à l'échafaud ou à l'exil. Après le peuple, ce furent les maîtresses royales. Les jeunes filles que Louis XV attirait au Parc-aux-Cerfs y étaient toutes amenées dans des carrosses. Mme de Sabran, la Parabère montaient fréquemment dans les carrosses et les chaises de la Reine, l'écurie de Mme de Pompadour fut d'une splendeur et d'une richesse inouïes. La Régence fut fertile en débordements de chevaux et de chars tout comme si le duc d'Orléans eût été le Roi lui-même. Un autre ministre de Louis XV, le duc de Bourbon, poussant encore plus loin le luxe de ses équipages et de son service postal particulier, fit venir d'Angleterre, en une seule fois, cent cinquante coureurs, dont chacun coûtait quinze ou dix-huit cents francs. On composa cette satire :

Ainsi qu'un autre Phaéton,
Plein de faiblesse et d'ignorance,
Nous voyons le duc de Bourbon
Gouverner les peuples de France
Monté dessus *son char de prix* (*de Prie*)[2],
Traîné par les quatre Pâris;

1. Théophile Lavallée. *Histoire de Saint-Cyr et de Madame de Maintenon.*
2. La marquise de Prie était la maîtresse du cardinal de Bourbon.

Son cocher, homme malhabile,
Son postillon pétri de bile.
De cet *attelage* maudit
Nous est venu le discrédit
Qui nous jette dans l'indigence.
Quel ténébreux gouvernement,
On dit partout publiquement
Que c'est trop peu d'un œil en France.

Enfin ce fut le banquier Law, dont les magnifiques carrosses, image de l'incertaine fortune, connurent plus d'une vicissitude. La



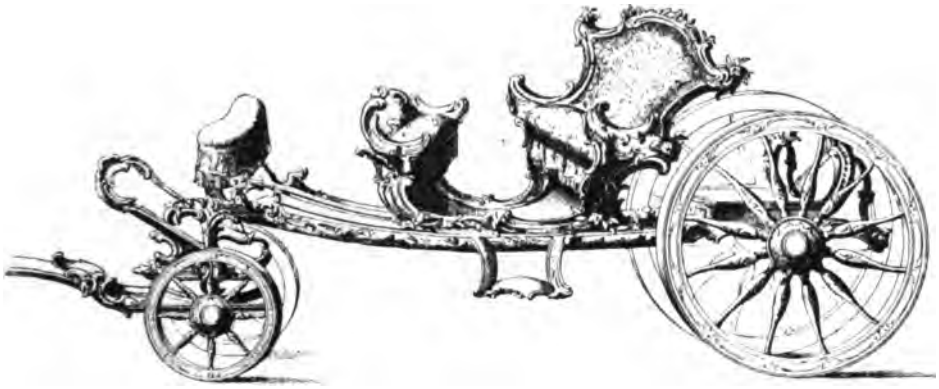
CALÈCHE DÉCOUVERTE DU XVIIIe SIÈCLE.

rapide richesse de cet homme intrigant avait tourné l'esprit de bien du monde. L'orgueil et l'intrigue s'étaient rapidement emparés des plus solides cerveaux. Il en résulta comme une sorte de folie de luxe, inconnue depuis longtemps du public : « On fut obligé de faire des logements dans les greniers et dans les magasins : *Paris fut si plein de carrosses qu'on ne put passer dans une seule rue sans embarras et sans blesser ou tuer quelqu'un*[1]. »

Pourtant la faveur de Law décrut avec son numéraire. Le peuple, soulevé contre le banqueroutier, fit entendre des protestations. Le Régent, partagé entre les partisans de l'ancien système et les défenseurs du financier ne savait plus à qui accorder sa haute protection. Des billets écrits, rédigés par des audacieux, étaient jetés

1. *Mémoires de la princesse Palatine.*

dans son carrosse pour venir l'éclairer sur ses actes : « Sauvez le roi, tuez le *tyran*, et ne vous embarrassez pas du trouble. » La colère grandissait chaque jour, plus violente. Des hommes furent tués dans une bagarre près du Palais-Royal. Le cocher de Law, qui, se trouvant mêlé à ces troubles, avait eu l'imprudence de demander le châtiment des Parisiens, fut sur le point d'être assommé. Une femme ayant insulté ce drôle, il commit la faute de crier : « Vous êtes des canailles[1] »! Alors la foule le poursuivit jusqu'au palais de son maître. Law, terré dans ses appartements, demi-mort de frayeur,



VIS-A-VIS ALLEMAND. — XVIIe SIÈCLE.

n'osait se montrer. Des factieux vinrent crier sous ses fenêtres. Tout le monde respira. De Mesmes, témoin de l'aventure arrivée au cocher de Law annonça, avec une gaîté folle, le fait à ses collègues[2].

Messieurs, Messieurs, grande nouvelle!
Le carrosse de Law est réduit en cannelle.

Les carrosses, raillés par les intrigues de cour, et devenus l'objet de haine des émeutes de la rue continuèrent à être en faveur à la cour; mais ils diminuèrent dans le goût du public. D'autres véhicules, tel le *phaéton*, inspiré de sa forme, gagnèrent le suffrage des voyageurs.

On commença à se servir des *phaétons*[3] à la fin du règne de Louis XIII. Dans un curieux livret du temps de Richelieu, intitulé :

1. *Mémoires de la princesse Palatine.*
2. CHALLAMEL.
3. Voir NICOLAS DE LA GRANGE. *Le Phaéton renverse*, poème héroï-comique. Avignon et Paris. A. J.-B. Hérissant, in-12, 103 p.

De l'Honnesté des hauts de chausse, pourpoincts et casaques débordées[1], il n'est question que du « luxe indécent » de ces carrosses « dits phaétons ». *Le Voyageur fidèle dans Paris*, de Liger[2] (chapitre des équipages) s'accorde à reconnaître la richesse excessive de ces équipages.

Pourtant, à l'exemple d'Aristote, qui ne quitta point le Chapitre des Chapeaux, sans nous conter une dernière anecdote, ne finissons point ce Chapitre des Carrosses sans entretenir le lecteur de l'invention bizarre du marquis de Ducrest, frère de Mme de Genlis. Ce personnage avait inventé le moyen de fabriquer le meilleur carton à l'usage de la construction des voitures et aussi des bateaux (*sic*). « Le marquis de Ducrest, dit Fournier[3], prenait tous les rebuts, tous les papiers sales, vous les cartonnait et, vous les rendait sous forme d'élégante *gondole* ou de *cabriolet*, à votre choix. De cette façon, les libraires, ainsi que les auteurs peu lus, étaient les gens le plus en état de rouler voiture. Un méchant faiseur de satires avait décoché, à l'adresse de l'abbé Delille, deux ou trois volumes de vers qui ne se lisaient pas et se vendaient encore moins. L'édition complète était entassée dans la boutique du libraire. Un jour l'abbé envoya prendre tous les exemplaires. Moyennant le prix du papier, il les fit porter à la manufacture du marquis de Ducrest. Il y avait un millier de volumes. Le marquis de Ducrest lui rendit un fort joli cabriolet. L'abbé prétendait qu'il y dormait mieux que dans toute autre voiture, et, quand il en parlait, il ne l'appelait jamais autrement que *Les œuvres fugitives de M. N.* »

L'aventure est charmante et digne d'être contée. Elle a le mérite de préciser l'invention du papier remplaçant le bois et dont, aujourd'hui, on fait tout, même des maisons.

Bien que postérieure à celle des carrosses, l'invention des *Berlines* doit prendre place ici. La cour de Louis XIV se montra, en effet, accueillante pour le nouveau véhicule. Celui-ci, bien que d'origine hérétique (il était dû à un réfugié d'Orange, Philippe Cièze, qui l'inventa à Berlin), ne fut pas long à s'acclimater. Et, bientôt, le roi de France s'en servit tout comme l'électeur de Brandebourg. La *Berline* avait deux brancards à son train, selon Ramée, au-dessus

1. Publié à Rouen en 1620.
2. Paris, 1715,
3. Fournier. *Le Vieux-Neuf*. Voir aussi, dans le *Journal historique sur les matières du temps* (*Journal de Verdun*, 1714-1794). « La nouvelle invention d'un carrosse où l'on ne risque rien. Quoique les chevaux prennent le mors aux dents, éprouvé à Hanovre, le 7 novembre 1752 » (février 1753).

desquels la caisse était suspendue, de manière que les portières, qui étaient renfermées dans la hauteur de la voiture pussent ouvrir librement au-dessus des brancards. Quatre personnes pouvaient tenir dans la Berline. Lorsque la Berline ne pouvait contenir que deux personnes seulement, on l'appelait *vis-à-vis*.

« Le 28 juillet 1708, dit Saint-Simon, parut une ordonnance royale relative au service des berlines et à leur police sur les routes. »

La berline était, le plus souvent, alourdie d'une caisse inférieure, appelée *cave*, placée sous le coffre de la voiture et où l'on mettait les provisions.

Janel, dans une série de planches, gravées par Choffart et parues de 1760 à 1790, a laissé de nombreux modèles de berlines anglaises et de berlines à la française. Nous verrons tout à l'heure comment ce véhicule fut le modèle, sinon le point de départ constructeur de la *diligence*, du *carrosse-coupé*, du *berlin-got*, du *Pot de chambre*, etc.

CABRIOLETS. — CHAISES. — CALÈCHES TURGOTTINES. — BROUETTES. — WHISKIS, ETC.

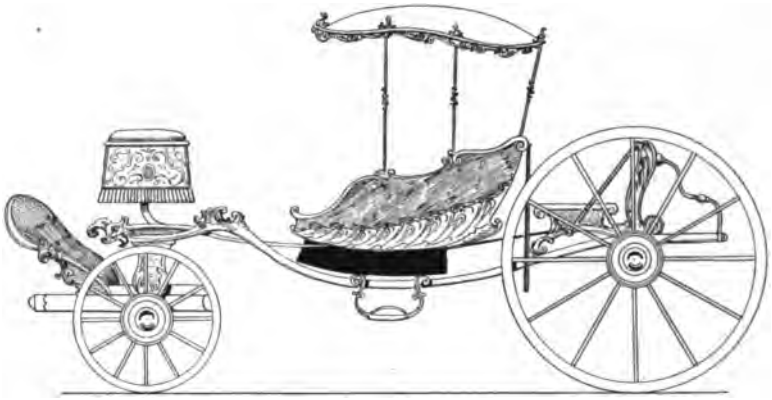
Dans une spirituelle fantaisie parue en 1755, et intitulée *l'Origine des Cabriolets*[1], un auteur s'efforce de trouver, à ce nouveau genre de char, une origine mythologique. Soyons moins poétique que lui, et contentons-nous de dire, avec Ramée, que l'invention du cabriolet date du XVIIe siècle. On en voit dans les gravures du vieil artiste Gabriel Sylvestre. Dans une planche de ce graveur, datée de 1667, on distingue, parmi d'autres voitures, un cabriolet à deux chevaux, sur l'un desquels est monté le cocher.

Le cabriolet fut très en faveur sous Louis XIV; mais il subit, on ne sait trop pourquoi, une dépréciation à la mort de ce prince, et ce ne fut que dans la seconde moitié du XVIIIe siècle que la faveur publique lui fut rendue[2]. Mais elle lui fut rendue avec un

1. *L'Origine des cabriolets*, conte allégorique et méchanique, orné de notes. *A l'île des Chimères* (*Paris, chez tout le monde*), 1755, in-12, 95 p.

2. Ainsi l'explique du moins un livre qui a pour titre : *Dialogue entre Cartouche et Mandrin, où l'on voit Proserpine se promener en cabriolet dans les Enfers* (in-18, sans date, Épinal, Pellerin). Mandrin dit s'adressant à Proserpine : « Il n'y a rien de nouveau que des *cabriolets*, c'est le goût à la mode, c'est la fureur de tout Paris. — Hé! reprit Proserpine, comment sont faits ces cabriolets? — Madame, continua Mandrin, c'est une voiture légère qui n'a que deux roues et un cheval. On y est à découvert. Le maître fait

enthousiasme dont la littérature a gardé le souvenir! Le nombre des écrits qui, en effet, furent publiés à la louange du *Cabriolet*, est inimaginable. Les textes abondent en pamphlets, en vers, en satires, en épigrammes de tous ordres. Toute une littérature « cabrioletesque »



VOITURE DE PROMENADE LOUIS XV.

se fait jour, à travers laquelle l'esprit frondeur, sceptique déjà, un peu cruel des Encyclopédistes, apparaît.

Après l'*Origine des cabriolets*, c'est l'opuscule attribué à l'abbé Cohier : *le Cabriolet brisé* ou les *Courtauds humides*, publié sans nom d'auteur et illustré d'une planche :

C'est l'*Almanach du Cabriolet, avec un Pot-Pourri en Vaudeville sur des airs choisis et connus*, pour la présente année 1756 (par M*** A. Paris. C.-P. Gueffier), où se trouve cet acrostiche intitulé *Éloge du cabriolet*, dont nous donnons ici, bien qu'il soit plus pittoresque que génial, la reproduction :

C'est du cabriolet que naît le vrai bonheur,
Aux champs comme à la ville il conduit la fortune,
Bannit de tous les cœurs la tristesse importune,
Rend au vieillard cassé sa première vigueur,
Irrite les désirs d'une folle jeunesse,
Ouvre à la volupté le chemin le plus doux;
Le sage en fait son char, de même que les Foux,
Et par son vol léger imite la tendresse
Qui en règne à présent et surtout parmi nous.

les fonctions de cocher; mais il faut qu'il ait le chapeau à l'écuyère, c'est-à-dire une longue corne par devant et le bouton par derrière, le gant gris, la manche de l'habit en botte étroite, et le fouet à la main. Ce n'est qu'après des changements infinis que les sages du boulevard sont parvenus à donner au goût ce point de perfection. Depuis ce

Cet *Almanach du cabriolet*, qu'orne un frontispice allégorique, abonde en poésies légères sur le véhicule qui faisait alors « plus de tapage que Phaéton » et dont l'origine se trouve expliqué de la sorte :

Cabriolet, ce nom est drôle,
Son origine, s'il-vous-plaît;
D'un T, mis après cabriole
On en a fait cabriolet.

Des conseils y sont donnés au M. de Pourceaugnac tout fraîchement arrivé de province :

D'un cabriolet fais l'achat,
C'est la voiture à la mode.

A l'adresse des amants que la voiture incomparable conduit vers Cythère, cet aimable pot-pourri :

Du Français c'est l'image,
Par sa légèreté.
Ce brillant équipage
Plaît par sa nouveauté;
Il est si fort en mode,
Ce char colifichet,
Qu'enfin tout s'accommode
A la cabriolet.

C'est *Het Pompadoure en cabriolette leeven, of de quintessence der mode, ged-roomd door en veritabel Hollander, Tweede druek*[1].

C'est, au cours du *Journal de Paris*[2], de nombreux articles de

temps *tout est cabriolet*. Frisures, coiffures, ajustements, perruques, tout prend le goût du cabriolet. Bientôt toute la ville aura des cabriolets. Voilà, madame, les sublimes occupations des génies de Paris. » (Ouvrage signalé dans l'*Histoire des livres populaires ou la littérature du colportage*, etc., par CHARLES NISARD. Paris, Amyot, éditeur, 8, rue de la Paix, 1854.

1. La vie à la Pompadour *et en cabriolet*, ou la quintessence de la mode, rêvée par un véritable Hollandais. La Haye, H. Bakhuysen, in-16, 147 p.

2. Premier journal français quotidien fondé en 1777, par CORANCEZ-DISSEUX et CADET. Le 15 juillet 1785, le *Journal de Paris* publia une lettre au cours de laquelle il était dit : « Vous avez rapporté, dans votre feuille d'hier, un accident causé par les cabriolets. Cette voiture, image de la légèreté françoise, est si multipliée, sa marche est si rapide, ses conducteurs sont si pressés, qu'il est presque impossible qu'elle ne froisse, au moins de temps en temps, quelque malencontreux. Elle arrive sur les pauvres passants comme la foudre... Je voudrois donc que, pour avertir de leur marche, on attachât une sonnette au cheval qui conduit, ou, pour mieux dire, qui emporte ces voitures. Il faudrait que cette sonnette fût assez retentissante pour être entendue de loin par les malheureux qui, chargés de fardeaux et se traînant avec peine dans les rues, ne peuvent guère se prêter à toutes les évolutions qu'exige, des passants, la rapidité de ces voitures, qui se croisent en tous sens. »

Le 11 octobre 1785, c'est, cette fois, un piéton, qui adresse, dans les colonnes du *Journal de Paris*, ses doléances au cabriolet : « Je vois avec quelque peine les plaintes frivoles qui vous sont assez souvent adressées contre les cabriolets par quelques malheu-

Driving où le très illustre cabriolet, tantôt louangé, tantôt attaqué, se voit, comme les premiers fiacres sous Louis XIV, devenu l'objet des polémiques les plus vives.

C'est un article du *Tableau de Paris*, de Mercier, où il est parlé des *Whiskis*, « hautes voitures (de la forme des cabriolets) imitées des Anglais. Elles sont sur le pavé de Paris, incommodes, meurtrières, dangereuses, même pour celui qui les mène; car elles

LA DERNIÈRE VINAIGRETTE CONSERVÉE A BEAUVAIS.

vomissent souvent leur conducteur, à raison de leur forme et de leur élévation. »

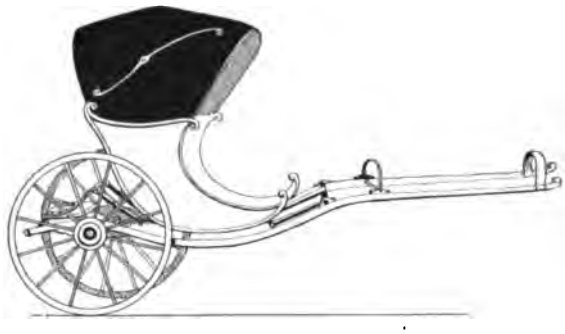
reux piétons, qui, sans doute, ne sont pas assez riches pour en acheter. Je suis piéton comme eux, et membre de ce qu'on appelle à Paris l'*Infanterie*; mais je vous assure, Messieurs, que je n'ai éprouvé aucun mouvement de jalousie contre ceux de mes concitoyens qui ont le droit d'écraser les bons Parisiens en pleine paix... »

Ce à quoi il est répondu, dans le même *Journal de Paris* : « Je ne puis plus contenir la juste indignation que m'a inspirée la *Lettre du piéton anonyme*, qui chargé, sans doute, par la Société roulante des Whiskis (cabriolets) de défendre leur cause, a trahi lâchement celle des piétons, etc. »

Campagne qui se termina enfin par la proposition suivante : « Messieurs, vous avez publié plusieurs lettres contre les cabriolets. La sonnette est, sans contredit un moyen bien ingénieux; mais je crois en avoir découvert un plus utile et qui ne paraîtra pas plaisant à bien des personnes. Le voici : « Je désirerois qu'on obligeât tous ceux qui ont des cabriolets de mettre sur le devant de ces voitures, *en gros caractères* (en lettres d'or s'ils le veulent), *leur nom, leurs qualités et leur demeure.* » Citation faite par le comte J. DE CONTADES (*Le Driving en France*).

C'est dans le numéro du samedi 31 janvier 1789, ces *Vers sur les grelots qu'on veut attacher aux cabriolets, pour ne pas écraser les passants :*

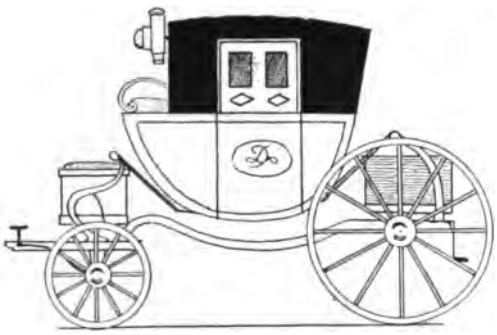
On maudissait ces chars légers
Qu'un seul coursier guide et promène
Entre le meurtre et les dangers,
Courant Paris comme une arène.
Quelque bon Suisse eût bêtement
Dit à part soi : « J'allais trop vite;
« Eh bien! Allons plus doucement.
Mais le François, toujours charmant,
A toujours l'art et le mérite
De se corriger galamment.
Désormais son heureux génie,
De grelots bien retentissans
Orne ces chars, dont l'harmonie
Avertit de loin les passans...



CABRIOLET. — XVIIIe SIÈCLE.

Les diverses sortes de voitures à deux roues ne portaient point toutes le nom de *cabriolets*.

Il y avait aussi les *chaises*, dont la boîte descendait quelquefois plus bas que les brancards et dans lesquelles on entrait par derrière, les portières de côté étant *dormantes*, c'est-à-dire ne pouvant ouvrir.



COUPÉ ANGLAIS DE VOYAGE.
FIN XVIIIe SIÈCLE.

Les *chaises de poste* datent de 1664[1]. Un service régulier les reliait de Paris aux villes principales du royaume.

Le chevalier des Grieux écrit[2] : « Nous réglâmes que je ferais préparer, pendant la nuit, *une chaise de poste* et que je reviendrais, de grand matin, à l'auberge. » Des Grieux et Manon prirent cette chaise de poste à Amiens et se rendirent ainsi, sans encombre, jusqu'à Saint-Denis. « Mon frère avait à Saint-Denis, dit Des Grieux, une chaise à deux, dans laquelle nous partîmes de grand matin. » Grâce à cette chaise, les deux amants parvinrent

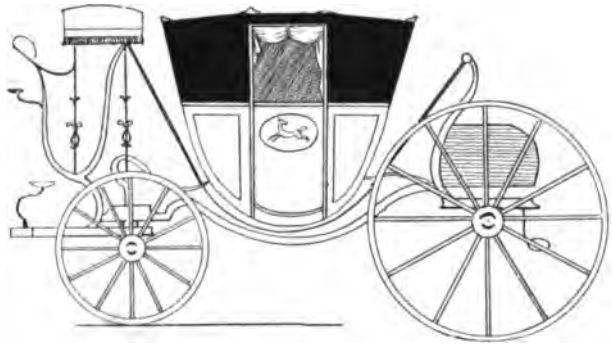
1. Par lettres patentes du 22 octobre 1617, Louis XIII accorde la permission à Pierre Pettit, capitaine de ses gardes, Jean Regnault d'Ezanville et Jean Dolent, d'établir à Paris des chaises à bras, à porteurs et à chevaux à la disposition du public.
2. L'Abbé Prévost. *Manon Lescaut.*

jusqu'à Paris et tous ceux que les malheurs de ce couple charmant intéressent, connaissent les aventures qui les y reçurent et cela jusqu'aux tristes pages de la fin, où il est expliqué que l'abbé Prévost, passant par Passy, vit les deux chariots couverts où « parmi une douzaine de filles de joie » se trouvait confondue la plus exquise de toutes les amoureuses.

FIN DU XVIIIe SIÈCLE ANGLAIS.

Au nombre des véhicules d'invention récente, le XVIIIe siècle vit encore :

Les brouettes, roulettes ou *vinaigrettes*, sorte de boîtes portées sur deux roues, supportées par des ressorts et traînées par un ou plusieurs hommes[1]. Le modèle s'en est conservé pendant fort longtemps dans les provinces, et aujourd'hui encore, il n'est pas rare de rencontrer, dans les cités paisibles de l'Artois, d'anciens modèles de *vinaigrettes* que des dévotes utilisent pour se rendre à la messe.



CALÈCHE. — FIN DU XVIIIe SIÈCLE. ANGLAIS.

Les diligences[2] que l'on confond souvent avec *les coches* dont la construction est voisine;

La gondole, grande voiture ordinairement à 12 places;

La calèche, d'emploi absolument contemporain, mais dont le premier modèle fit son apparition sous Louis XIV[3].

Les chaises d'osier, sorte de vinaigrettes découvertes, employées à

1. La brouette fut permise en 1669. Dupin en fut l'inventeur.

2. Notre chapitre suivant sera consacré uniquement aux diligences, aux malles-poste, aux coches et aux premiers omnibus.

3. TALLEMANT nous apprend, qu'au commencement de la régence « la Reyne (Anne d'Autriche) se promenant à Ruel *en calèche*, rencontra Voiture qui resvoit... »

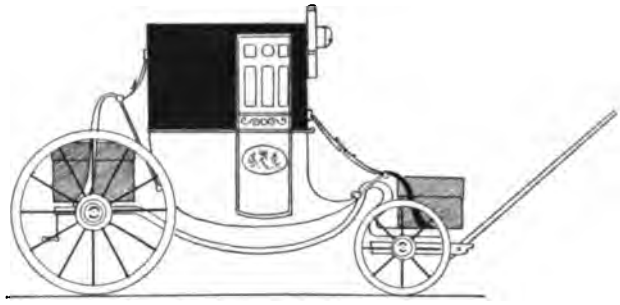
LA LOCOMOTION
PRIVÉE AU
XVIIIe SIÈCLE

LA CHAISE
A
PORTEURS

la campagne et dont le maréchal de Saxe fit, à la bataille de Fontenoy, un si précieux usage[1].

Les chaises roulantes, à trois roues, de l'invention du sieur Guyot.

Les chaises à manivelle que faisait mouvoir la personne même qu'elles portaient. D'après Fournier, on en avait fait une de ce genre à Londres, pour le roi de Danemark, en 1663. Ces machines faisaient aisément trois mille pas géométriques en une heure, et cela grâce à deux manivelles que tournent deux enfants qui sont placés dans le corps du carrosse. La construction mécanique en était assez voisine de celle des *vélocipèdes* primitifs, depuis des siècles connus et usités en Chine.



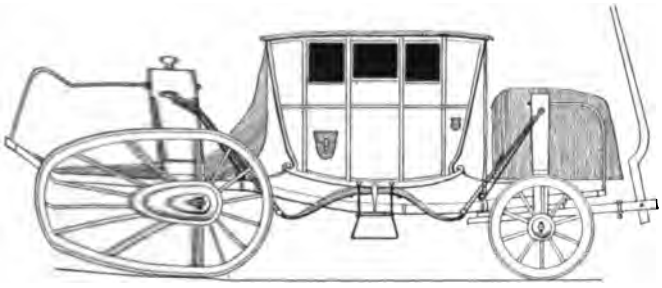
VOITURE DE VOYAGE.
FIN DU XVIIIe SIÈCLE.

La première *draisienne*, ainsi qu'on appela le premier vélocipède du XVIIIe siècle (du nom de son inventeur), fut essayée au jardin de Tivoli. En Angleterre, Knight la perfectionna et en fit le fameux *Hobby-horse*[2].

Les *turgottines*, furent également nommées du nom de leur inventeur, le ministre Turgot.

L'ÉQUITATION. — LA CARROSSERIE

Ne quittons pas l'Ancien Régime sans dire un mot de l'industrie carrossière du XVIIIe siècle royal et sans parler de la brillante équitation à laquelle s'exerçaient les cavaliers.



DILIGENCE. — RÈGNE DE LOUIS XVI.

L'équitation la mieux reçue dans les écoles durant les règnes de Louis XV et de Louis XVI, fut, sans contredit, l'équitation franco-italienne. C'est, du reste, la seule qui soit aussi favorable au développement des grâces; son

1. Le baron DE FENESTE dit : « On sait qu'à Fontenoy le maréchal de Saxe se faisoit traîner dans une gondole d'osier. »
2. ÉDOUARD FOURNIER. *Le Vieux-Neuf*.

usage nécessite l'emploi de l'étrier[1] long; la pointe du pied doit être placée en dedans; le corps doit être droit en équilibre sur la selle. C'est là la meilleure attitude pour briller dans un carrousel, pour monter avec grâce et pour bien dresser un cheval de manège[2].

Ces principes fidèlement suivis par les gardes à cheval de la compagnie écossaise, par les gendarmes de la garde du Roi, par les chevau-légers, ajoutèrent encore au faste des cortèges et des équipages dans la pompe des fêtes et des parades militaires.

UNE EXCURSION DU DIMANCHE A RICHEMOND, 1798.
D'APRÈS UNE GRAVURE ANGLAISE DE BUNBURY.

Des ouvrages parurent, qui contenaient les plus sages conseils à l'usage des conducteurs. Ce furent :

En 1740 : *Le parfait cocher, ou les règles pour bien mener un carrosse*, par De La Pierre, cocher[3].

En 1741 : *Le nouveau parfait maréchal ou la connoissance générale et universelle du cheval, divisé en sept traités*[4], *par de Garsault, ci-devant capitaine en survivance du haras du Roi.*

En 1774 : *Le parfait cocher ou l'art d'entretenir et de conduire un équipage à Paris et en campagne, avec une instruction aux cochers, sur les chevaux de carrosses*[5].

1. Sous Louis XV, on inventa les « étriers à bascule » qui évitaient au cavalier, dans sa chute, l'inconvénient d'être traîné par son cheval.
2. M. le général DE MARBOT. *Encyclopédie moderne.*
3. Mentionné dans le catalogue des *Livres de Zooïatrique composant la bibliothèque de M. Huzard*, 1785.
4. Y voir le chapitre XXVII : *Du Cocher, postillon et chartier* et de la façon de mener.
5. Paris. F.-J. Mérigot. in-12.

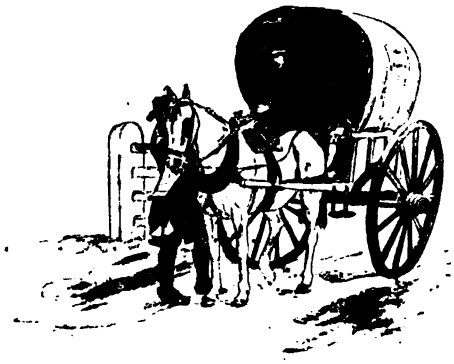
En 1750 : *L'Histoire de M. Guillaume, cocher, par le comte de Caylus*, que nous avons publiée dans nos *Petits conteurs*.

Tant de voitures, tant de luxe, tant de carrosses, tant d'art et de merveilles devaient-ils amener, avec la Révolution dans l'ordre public, la Révolution dans le monde des véhicules et de la locomotion?

Les premières attaques révolutionnaires contre les voitures ne tardèrent pas à suivre celles qui étaient dirigées contre le Roi lui-même. En juillet 1789, un pamphlet intitulé *le Vœu d'un piéton* fut présenté à l'Assemblée nationale. C'était la guerre contre les whiskis et les cabriolets qui renaissait mais, cette fois, plus violente, plus amère et plus agressive encore que par le passé. Dans son placet, l'auteur énumère la série inévitable des accidents dus à la négligence des cochers et des postillons et, pendant quinze longues pages, tonne contre les voitures « que la Noblesse fabriqua pour insulter à l'indigence et à l'honnête médiocrité ».

En 1790, l'une des motions de Babouc, présentée à l'Assemblée nationale, *est relative aux fiacres et carrosses de remise*.

« La même année, au mois de juin, un ordre de l'Assemblée, disent MM. de Goncourt, dans leur remarquable ouvrage sur la *Société française pendant la Révolution*, jette à bas les armoiries. Alors le marteau travaille dans tout le faubourg Saint-Germain. Après les portes, les *voitures* : et ces panneaux où les armes s'entouraient de peintures brillantes, ces panneaux, tableaux précieux dont Lucas, Dutour, Crépin avaient accompagné les merveilles fleuries de leurs pinceaux; pour les *timbres*, les *lambrequins* et les *tenants*, il faut gratter. Quelques-uns les cachent sous un papier d'argent ou sous une jalousie. »



CHARETTE CAMPAGNARDE.
FIN DU XVIIIe SIÈCLE.

En 1793 (le 27 septembre), un ordre similaire émane du conseil général de la Commune de Paris : « Un membre demande qu'il soit pris des mesures pour empêcher la circulation, dans Paris, de voitures portant encore des armoiries, ainsi que des harnais de chevaux et des housses de siège qui sont couverts de livrées. D'après différentes propositions, le conseil arrête que les voitures et chevaux, qui se trouveraient porter des emblèmes de féodalité, seront confisqués et les propriétaires arrêtés comme suspects. »

Le roi et sa famille, ayant essayé de quitter Paris pour passer à l'étranger, sont arrêtés dans leur berline à Varennes, par le maître de poste Drouet. Hélas! Un retard des chevaux, l'insouciance des postillons ont suffi à perdre la famille royale.

Le 21 janvier 1793, le Roi, dépossédé cette fois du dernier et du plus humble de ses carrosses, se rend à la guillotine, sur la plus misérable des charrettes.

De ce jour, l'ère sanglante est ouverte. Ci-devant, girondins, hébertistes, dantonistes, se succèdent devant le tribunal révolutionnaire. Autant d'accusés, autant de condamnés. « En ce temps-là, disent MM. de Goncourt, Antoine Fouquier-Tinville écrivait, dans la nuit, à l'exécuteur des jugements criminels, l'ordre du lendemain, le nombre des *charrettes* du lendemain. »

Et ils ajoutent : « Le lendemain Sanson arrivait à 4 heures; les *charrettes* roulaient dans la cour de la prison; les huissiers du tribunal appelaient; les appelés étaient comptés; des *charrettes* étaient pleines; les chevaux étaient fouettés... Et lentement, charroyant ces agonies prolongées, (les charrettes) gagnaient le Pont-Neuf, et lentement, la rue de la Monnaie, et, lentement, la rue Saint-Honoré et là, où le pavé de la rue montait, au coin de la rue Saint-Honoré et de la rue Florentin, la promenade se ralentissait encore; et longtemps des salons d'Héron, les rires et les insultes tombaient sur les charrettes embourbées. »

Charrettes sinistres! charrettes meurtrières qui entraînèrent la royauté au tombeau et qui menèrent vers sa fin ce siècle si divers, si frivole, si charmeur et si génial qui s'était éveillé à l'aurore des carrosses d'or et des chaises à porteurs!

LE TILBURY.

CHAPITRE VI

LA LOCOMOTION DEPUIS LA RÉVOLUTION

DILIGENCES. — MALLES-POSTE. — COCHES
OMNIBUS. — BERLINES. — LANDAUS. — COUPÉS, ETC.

LA DILIGENCE. — LES CHAISES DE POSTE

DANS nos conversations modernes et dans les jugements que nous portons sur les époques passées, nous ne manquons jamais de citer la diligence comme l'exemple le plus pittoresque du vieux système de locomotion. — La diligence, au même titre que le parapluie du roi Louis-Philippe ou que les cravates de M. Prudhomme, figure en bonne place dans l'amusant musée, bien qu'un peu mélancolique, des choses démodées. La diligence mérite pourtant mieux que nos ironies. Le pittoresque de sa forme primitive, la lourdeur de sa marche hésitante, le cahotement de son allure un peu poussive en ont fait l'un des véhicules les plus curieux et les plus décoratifs de l'ancien régime.

Impossible de citer les diligences sans penser aussitôt aux voyages interminables sur les longues routes provinciales, au tête-à-tête prolongé dans le vis-à-vis des mêmes personnes pendant des lieues et pendant des jours, aux hôtelleries accueillantes où il fait bon s'arrê-

ter pour la *Dînée* aux relais attendus, aux montées à pied, aux postillons dont les grelots sonnent joyeusement à travers plaine.

Si les voyages en diligence n'offraient pas tout le confort et toutes les facilités des modernes chemins de fer, par contre quelles surprises ils réservaient aux chercheurs et aux artistes impatients de rencontres imprévues et de scènes d'observation ! — Un cheval qui tombe et se couronne, une bourrasque de pluie qui vient s'engouffrer sous la capote aux bagages, le chant sonore du conducteur, combien tout cela ajoutait à l'intérêt de la route et combien sont mornes aujourd'hui les trajets en chemins de fer à côté de ces homériques étapes si accidentées, si amusantes, si empreintes de rencontres et d'anecdotes piquantes ou drôles. Depuis les héros d'Honoré de Balzac jusqu'à la « Boule de Suif » de Guy de Maupassant il n'est point de personnage romanesque qui n'ait été mis en scène dans ces véhicules de jadis !

DERRIÈRE LA DILIGENCE.
D'APRÈS UNE CARICATURE DE 1820.

L'histoire des diligences est intimement liée à celle des personnages de toute sorte dont l'odyssée ravit nos aïeux. La diligence avait un caractère particulier que n'eurent et que n'auront jamais les autres voitures publiques. Entre les carrosses à cinq sols du duc de Roannès et les tout modernes omnibus, délices de Victor Hugo, la diligence se place comme une intermédiaire capricieuse et utile, comme le vestige d'une époque mouvementée et terrible, guerrière et amoureuse comme celle qui va de la Révolution de 1789 à la Révolution de 1830.

Au commencement du XVIe siècle, les diligences qui n'avaient qu'un service public, desservent, vers la fin du XVIIe siècle, la plupart des villes principales du royaume. Leur trajet est interminable, et il leur faut douze jours pour aller de Paris, hôtel de Pomponne, rue de la Verrerie, jusqu'à Strasbourg.

C'est en 1775 que les messageries royales s'établissent rue Notre-Dame-des-Victoires.

Le 30 floréal an XIII (1805), un décret impérial concernant les

entrepreneurs de diligences ou messageries qui voudraient employer des chevaux de poste est signé par Napoléon au palais de Milan.

Les diligences, successivement nommées royales, puis nationales, sont devenues « diligences impériales ». Les « turgottines » des messageries, qui, somme toute, ne sont qu'une variante des premières diligences publiques, reprirent leur véritable nom vers 1818[1].

Alors apparurent les véritables diligences classiques, celles dont le *Charivari* et les journaux amusants de l'époque nous ont transmis l'image rebondie et pesante. Ces diligences de la Restauration sont les plus célèbres de toutes, celles qui acquirent le plus de réputation

DÉPART DES MAILS, DU CAFÉ DE GLANESTER
DANS PICCADILLY, POUR L'OUEST DE L'ANGLETERRE, VERS 1825.
D'APRÈS UNE GRAVURE DE J. TOLLARD.

par les livres, les caricatures et les chansons de l'époque. Elles étaient à trois compartiments : coupé, intérieur, rotonde[2], et se trouvaient surmontées d'une impériale pour les bagages, avec banquette pour les fumeurs.

Aujourd'hui, ces véhicules ont presque entièrement disparu. On en retrouve encore quelques exemplaires dépareillés en Suisse et dans les pays de montagne. Cependant, comme de nombreux accidents se produisirent par suite de l'instabilité du poids des bagages sur le faîte de la voiture, on dut remédier à cet inconvénient en plaçant la caisse aux colis à la base de l'édifice roulant. De la sorte, les voyageurs sont élevés, peuvent jouir de la vue du paysage et ne sont plus exposés à rouler dans les précipices.

1. Voir, à propos des *Turgottines*, *Le Dernier chouan ou la Bretagne en 1800*, par HONORÉ DE BALZAC. Paris, Urbain Canel, pp. 192, 224, 243, 231.
2. DEHARME. *Les Merveilles de la Locomotion.*

Le nombre des anecdotes, des récits des voyageurs, des commentaires de toute sorte auxquels les diligences donnèrent lieu a été recueilli par le comte de Contades dans son remarquable livre de bibliographie sportive : *le Driving en France.*

En 1802 parut la *Diligence de Lyon* ou les *Prétentions bourgeoises*[1], une comédie;

En 1803, John Carr, dans son ouvrage, *The Stranger in France, or a Tour from Devonshire to Paris*[2], donna la reproduction gravée de plusieurs modèles de diligences que l'amateur pourra consulter avec fruit;

En 1813, M. d'Etalleville donna le récit humoristique d'un voyage

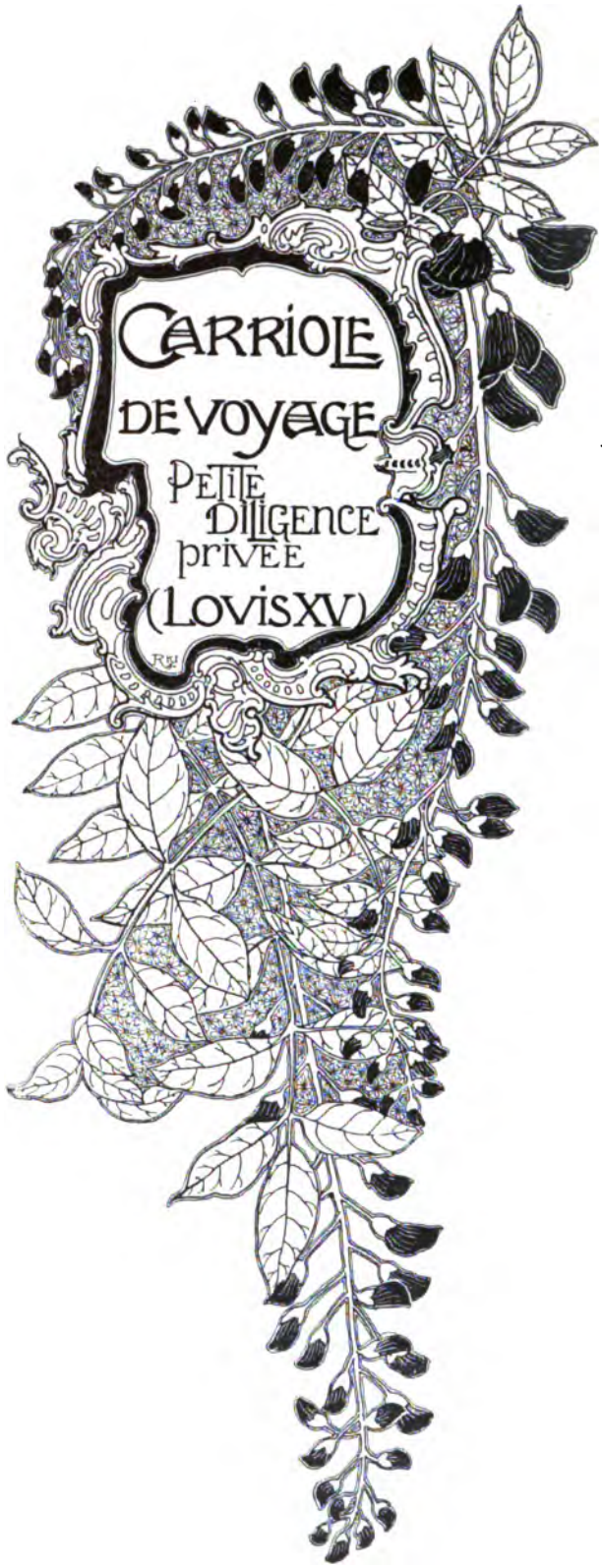
LES ROYAL-MAIL PARTANT DU GENERAL-POST-OFFICE DE LONDRES.
D'APRÈS UNE GRAVURE DE J. POLLARD.

en diligence[3] qui peut être considéré comme le chef-d'œuvre du genre et où l'esprit de fine satire retrace avec grâce toutes les péripéties de touristes patients et disposés à rire aussi bien de la lenteur des chevaux que de la bouffonnerie de leurs voisins.

En 1820, J. P. R. Cuisin, sous le pseudonyme de Vélocifère, grand amateur de messageries, publia : « *L'Amour au grand trot ou la Gaudriole en diligence*, manuel portatif et guide très précieux pour les voyageurs, offrant une série de voyages galants en France et à l'étranger, ainsi qu'une foule de révélations piquantes de tous les larcins d'amour, bonnes fortunes, espièglerie, aventures extraordinaires dont ces voitures sont si souvent le théâtre[4]. » C'est un ou-

1. *La diligence de Lyon ou les Prétentions bourgeoises*, comédie en 3 actes et en vers. Paris, Huzelet, 1802.
2. London, chez J. Johnson, in-4°, 1803.
3. *La diligence*, poème en quatre chants. Paris, Latour, in-18.
4. A Paris (1820), chez la Veuve Lepetit, in-18.

LA LOCOMOTION
EN FRANCE
AU
XVIIIe
SIÈCLE


CARRIOLE
DE VOYAGE
PETITE
DILIGENCE
PRIVÉE
(LOUIS XV)

vrage badin et comique, évidemment écrit dans un but de galanterie mais qui n'en offre pas moins de nombreux renseignements sur les mœurs des voyageurs et des postillons de l'époque.

Contre les brigands de toute espèce et les dévaliseurs de grands chemins qui terrorisent les routes, tant de France que d'Espagne, le théâtre du Cirque Olympique représenta, le 15 novembre 1822, la *Diligence attaquée ou l'Auberge des Cévennes*[1].

Un peu plus tard, en 1826, le théâtre des Variétés, fit représenter un vaudeville en six tableaux : *Les Inconvénients de la Diligence ou Monsieur Bonaventure*[2].

PROMENADE EN WHISKI SOUS LE DIRECTOIRE.

Au cours de leur publication, la *Caricature*, la *Silhouette*, le *Journal amusant*, l'*Éclipse*, le *Journal pour rire*, la *Vie parisienne* donnèrent sous les signatures de Gavarni, de Daumier, de Pigal, d'ironiques dessins de véhicules. *La marche des diligences subordonnée à la marche des affaires*, dessin à la fois politique et satirique fit grand bruit. On était alors vers la fin du règne de Louis-Philippe, et comme on avait à ce moment un goût prononcé pour les allégories, nulle surprise ne devait naître en voyant le « char de l'État » comparé à celui des automédons de la rue.

Henry Monnier dans son célèbre *Voyage en diligence* poussa plus loin encore la comédie de mœurs[3].

Charles-James-Apperley Nimrod, à son tour, dans un curieux article publié dans le *New sporting magazine* plaisanta agréablement les diligences françaises. Dans le même périodique, un autre Anglais,

1. *La Diligence attaquée ou l'Auberge des Cévennes*, drame en 3 actes, par FERDINAND LALOUE. Paris, Quoy, 1822.

2. Six tableaux-vaudevilles, par FRANCIS-THÉAULON et DARTOIS. Paris, Barbe, Hautecœur-Martinet.

3. MONNIER (HENRY). Scènes populaires dessinées à la plume. Chez Dumont, 4 vol. in-18.

l'honorable Martin Hawke, ne put céder au plaisir de publier une pièce humoristique en vers : *On a french diligence*, où déjà se trahit cet esprit utilitaire et inventif de l'Anglo-Saxon prévoyant l'extension des chemins de fer et considérant dédaigneusement le vieux mode de locomotion encore en usage chez le peuple voisin.

A l'histoire des diligences se rattache très intimement l'histoire des postillons.

« Aux postillons nationaux et vraiment classiques, aux postillons à queue, à tresses et poudrés de l'ancien régime, dit Ramée, aux postillons à la légère, jaquette bleue à revers, collet et retroussis écarlates, ornés de quelques douzaines de petits boutons en étain aux armes de France... succédèrent insensiblement, pour la conduite des grosses diligences, ces cochers-postillons prosaïques et débraillés, à la blouse bleue et sale, au bonnet de coton, aux sabots grossiers remplis de paille la plupart du temps. »

Est-ce dire que le postillon classique, le postillon idéal, le « postillon de Longjumeau » ne soit qu'une invention de vaudevillistes et de faiseurs d'opéras-comiques? Le fait est que ces « jolis adolescents » si gracieux, à la tournure équivoque de postillons de Cythère plutôt que de Basse-Normandie ont dû disparaître avec la Révolution. L'imagination seule des auteurs a pu en perpétuer le charmant souvenir.

VOITURE DITE WHISKI DIRECTOIRE.

C'est le 13 octobre 1836 que fut représenté, pour la première fois, le *Postillon de Longjumeau*, paroles de Léon Lhérié et de Leuven, musique d'Adolphe Adam. On peut dire du héros de cette pièce que c'est un postillon invraisemblable comme tout ce qui sort de l'imagination des poètes lorsqu'ils agissent de complicité avec un musicien qui ne voit que les *motifs*.

Un peu plus tard, en 1846, le théâtre du Palais-Royal donna le *Postillon de Mam'Ablon*[1]. L'une des scènes de ce plaisant dialogue fut chantée par Levassor. Ce dernier, à cheval sur une chaise, imitait le mouvement d'un postillon qui trotte.

1. H. Lefort. *Le postillon de Mam'Ablon*, dialogue trouvé au bas de la côte de Ponthiéry, par Jean-Louis Lepailleux, garçon d'écurie, et mis en musique, par Bruno Ducornet, publié dans l'*Album comique*, Paris, L. Vieillot.

Le personnage du postillon ne tarda pas, malheureusement, à disparaître avec l'usage des diligences.

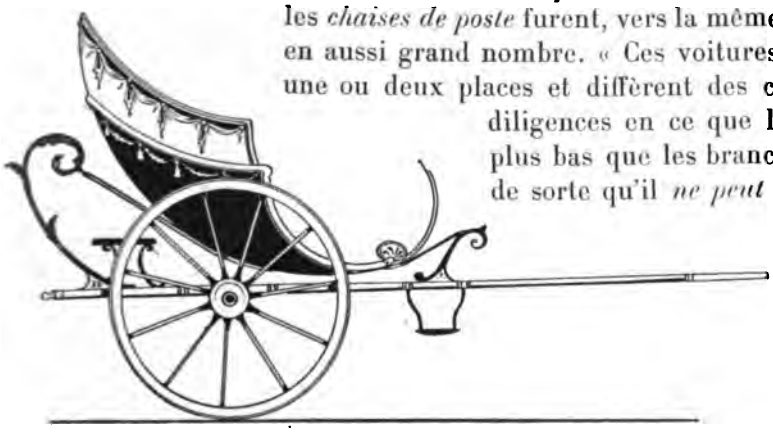
Peu à peu, s'inaugura le règne du cocher. Et, lentement, le rôle, les allures, le costume du postillon classique descendirent jusqu'à affubler les petits grooms qui accompagnèrent les voitures de leurs maîtres aux côtés du cocher principal, et dont le seul rôle consistait à descendre chaque fois qu'un arrêt se produisait et à ouvrir respectueusement la portière devant les belles dames et les riches messieurs.

Pourtant, en 1850, sur le théâtre du Vaudeville, fut représentée une saynète chantée : *Jean le postillon*, dont les auteurs, Carmouche et Paul Vermond, confièrent le rôle principal à la célèbre Mlle Déjazet.

De jour en jour s'affirma la prépondérance du cocher.

Bien que le *Dictionnaire de la conversation et de la lecture* de 1832, ait affirmé « qu'un bon cocher n'est pas moins nécessaire qu'un bon cuisinier », l'excellence des nouveaux phaétons ne fut pas aussitôt démontrée. Aujourd'hui encore « le bon cocher », poli et complaisant, alerte et sobre demeure toujours à trouver. Beaucoup sont de braves gens; mais, nombre d'autres, épris de la liqueur des dieux, ne ménagent pas toujours, comme il faudrait, la faiblesse de leur attelage ni la patience de leurs clients.

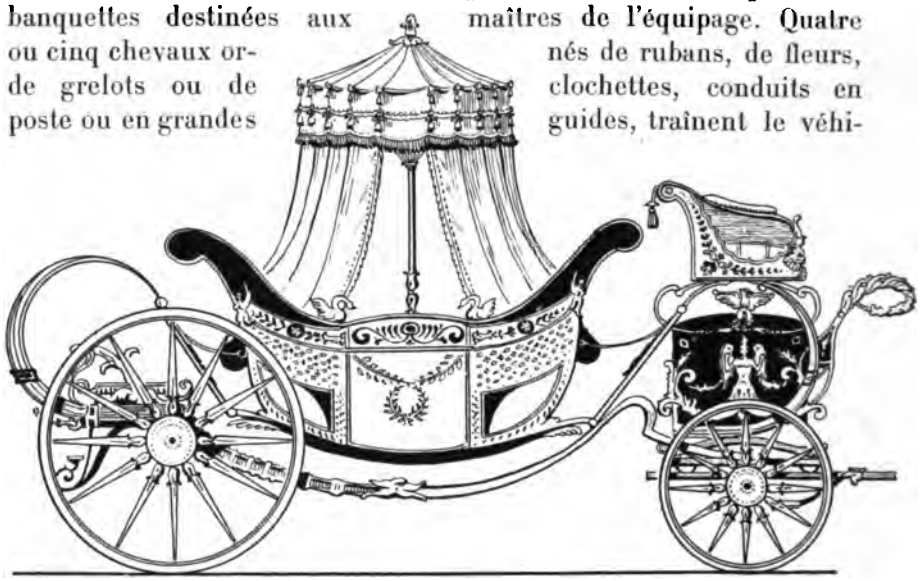
Disons, en bouclant ce chapitre des anciennes diligences, que les *chaises de poste* furent, vers la même époque, employées en aussi grand nombre. « Ces voitures, dit Roubo, sont à une ou deux places et diffèrent des carrosses-coupés ou diligences en ce que leur caisse descend plus bas que les brancards de leur train, de sorte qu'il *ne peut y avoir de portières par les côtés*, puisqu'elles ne pourraient pas s'ouvrir, mais qu'au contraire il n'y a qu'une portière par devant, dont la ferrure est placée horizontalement, de façon que la portière se renverse au lieu de s'ouvrir. Ces sortes de chaises datent de 1771. On en attribue l'invention à un certain de La Grugère. »



DIRECTOIRE. — VOITURE EN FORME DE CONQUE.

La *chaise de poste*, usitée en Angleterre sous le nom de *coach-*

mail, est plus considérable. Une grande caisse centrale dans laquelle prennent place les domestiques est précédée et suivie de plusieurs banquettes destinées aux maîtres de l'équipage. Quatre ou cinq chevaux ornés de rubans, de fleurs, de grelots ou de clochettes, conduits en poste ou en grandes guides, traînent le véhi-



CALÈCHE BERCEAU DU PREMIER EMPIRE.

cule. Une grande trompette droite, comme celles que l'on met à la bouche des Renommées, sert à annoncer l'arrivée de la voiture. L'ensemble a bien cet air de noblesse qui convient à l'aristocratie britannique[1].

LES DERNIERS CARROSSES. — CÉRÉMONIES. LOCOMOTION PRIVÉE

Le *Journal des dames et des modes* de 1801 affirme « qu'on ne saurait être une petite-maîtresse sans avoir une voiture ». Cette exigence, que rend facilement explicable l'abus des costumes sommaires repris des Grecques et vraiment trop légers, nécessita la remise en honneur de ces carrosses que la Révolution avait, pour ainsi dire, proscrits. Une Mme Tallien, une Mme Récamier, si séduisantes, dans l'exquis déshabillé de leur chlamyde et de leur peplum, pouvaient-elles exposer aux intempéries, ces charmes qu'admirèrent longtemps

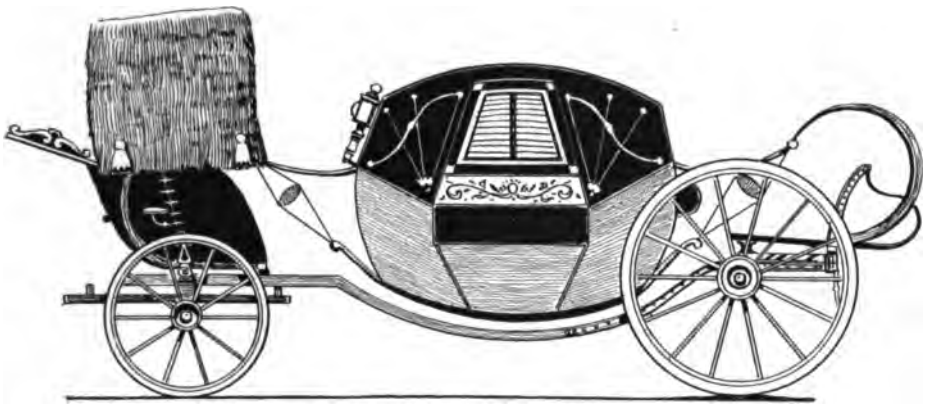
1. DEHARME. *Les Merveilles de la Locomotion.*

les assidus des Champs-Élysées et que pouvaient si facilement flétrir les bourrasques d'un ciel inclément?

Les dames du Directoire et du Consulat avaient, en outre, remis en honneur la mode des pantoufles d'étoffe, plus légères et plus minces encore que celles de Cendrillon. De là, pour les belles merveilleuses, la nécessité de reprendre l'usage des voitures.

Les accidents inévitables, causés par les imprudences des belles, rendirent plus nécessaire encore ce regain de locomotion.

Nous savons, en effet, par les mémoires du temps, que beaucoup parmi les délicieuses femmes de l'époque, atteintes d'un mal pré-



CALÈCHE PREMIER EMPIRE.

coce et frappées par un impardonnable refroidissement, ne manquaient pas de descendre de bonne heure au tombeau.

En hiver surtout cette mortalité redoublait.

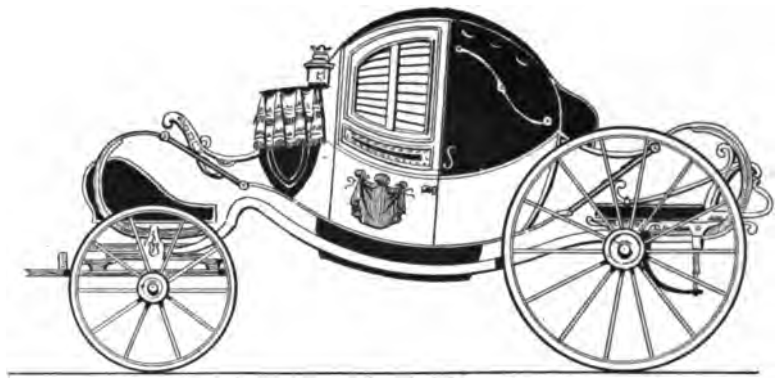
Les plus jeunes et les plus captivantes fleurs étaient moissonnées dès leur éveil : la séduisante Mme de Noailles mourut à 19 ans, au sortir d'un bal; Mlle de Juigné fut frappée à 18 ans; Mlle Chaptal à 16; la princesse Tusaïkin, une délicieuse adolescente, tomba congestionnée au sortir d'un bal de Saint-Pétersbourg, saisie par le froid glacial de la soirée (elle avait 17 ans!).

L'excès des modes légères, s'il était un délice aux yeux des amoureux de belles formes, donna bien du mal aux médecins. On ne peut savoir, en admirant les dessins et les peintures de Prud'hon, tout ce que firent couler de larmes et s'éteindre de vies ces modes peu faites pour nos climats. Les élégantes poussaient souvent à l'excès la galanterie de leur parure; souvent la robe, fendue sur le côté, s'ouvrait sur la jambe nue; les seins n'étaient, le plus souvent, qu'à

peine emprisonnés par une gaine de gaze, les laissant transparaître; la gorge était largement décolletée; les bras étaient nus entièrement; quant aux pieds, ils chaussaient le plus généralement les cothurnes légers retenus par les bandelettes.

Les *Inconcevables*, les *Incroyables*, les *Merveilleuses*, au cours des promenades, offraient aux passants ce charmant et perpétuel spectacle de grâces antiques débarquées sur nos rives brumeuses, autant pour le bonheur des yeux que pour le plaisir des patriotes.

Aux moindres gouttes de pluie, à la plus légère bourrasque, le



COUPÉ CINTRÉ DU PREMIER EMPIRE.

prévoyant postillon accourait aussitôt avec la voiture. Les riches dames du Directoire et du Consulat avaient adopté l'usage de plusieurs véhicules, prévus selon les caprices et les heures de la journée. Tantôt basses, tantôt élevées, ces voitures, d'une construction peu stable et s'efforçant de tenir le milieu entre les carrosses des ci-devant et les sévères coupés des républicains, changeaient aussi facilement de forme et de décoration que les parures des femmes.

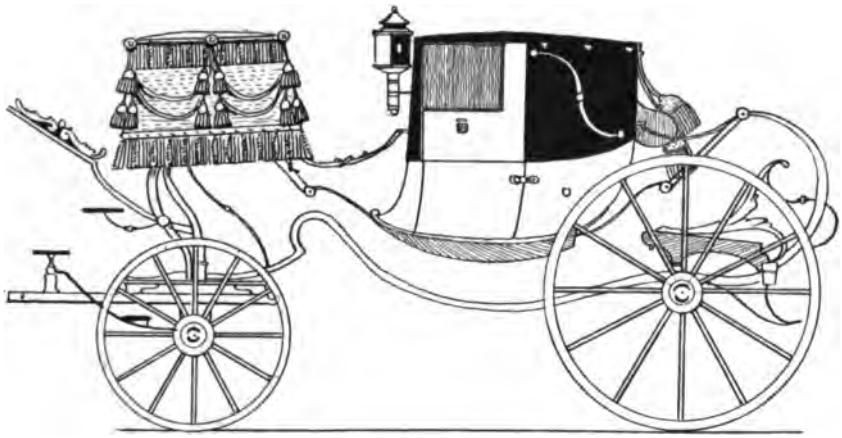
« On est obligé de faire remonter sa voiture aussi souvent que son chapeau », écrit La Mésangère[1]. Les dépenses de phaétons, de coupés, de fiacres, deviennent excessives. Les petites-maîtresses en *carrick* découvert, celles qui aimaient, selon l'expression de la *Décade philosophique*, « à faire galoper leurs attraits », se faisaient, de plus, suivre d'un jockey costumé à l'anglaise. Une caricature du *Bon Genre*, intitulée *le Choix du jockey*, fait ressortir toutes les exigences des dames au sujet de ce genre nouveau de domestiques. La plupart

1. La Mésangère (M.). *Journal des Meubles et objets de goût.*

exigeaient du jockey qu'il eût une jolie physionomie, qu'il représentât assez bien, sur le siège ou à l'arrière, l'adolescent cruel, l'Amour tyran des cœurs, comme elles représentaient elles-mêmes des figures de Vénus.

Les gravures de Debucourt, d'Eisen, de Moreau, de Boilly ont transmis jusqu'à nous ces modes de nos aïeules. « Vous connaissez la charmante femme de chambre de Mme ***, dit une des légendes de ces gravures, et même vous connaissez son charmant jockey? — Je crois bien! C'est la même personne; *à la toilette le matin, derrière le cabriolet l'après-midi.* »

Une de ces planches célèbres, due au burin de Debucourt, nous permet d'apprécier la magnificence de quelques-uns des équipages

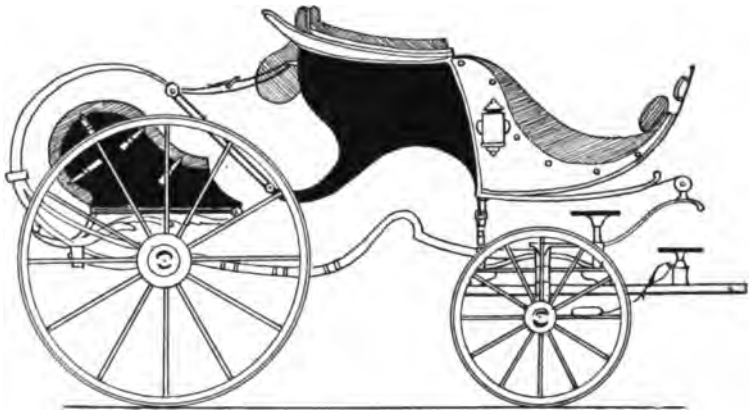


COUPÉ DE GALA. — 1815.

du Divin Directoire. Derrière un fond d'arbres et de personnages, arrêtés à la lisière d'une promenade publique, des équipages se profilent. Les uns disent la richesse du banquier, d'autres celle des courtisanes, d'autres la gloire d'un ministre ou d'un général. La plupart se sont repris à porter des écussons et des armoiries, tout comme avant la Révolution. Les cochers et les jockeys descendus de siège se groupent devant les affiches fraîchement collées : *Une fête de nuit, rue de la Lune; du rouge pour le teint, rue Poupée; maison de prêt, rue aux Juifs; Billard, rue Vide-Gousset;* etc.

Les voitures portent encore les noms bizarres dont les a affublées le Directoire ; tantôt ce sont des *landaus-calèches;* tantôt des *demi-fortunes;* tantôt des *carricks* importés d'Irlande; d'autres encore! Les

muscadins et les incroyables ont été fertiles en curieux noms de baptême. Au mépris de l'égalité des citoyens, les jeunes gens riches recommencent à parader comme devant. L'extraordinaire détente, amenée par les journées de Thermidor, s'est propagée aux plus secrètes faces de la mode. Le luxe, un instant comprimé, recommence à se donner cours avec une insolence qu'avait à peine connue l'ancien régime; en 1799, Mercier écrit : « Depuis que le peuple est souverain et qu'il s'intitule lui-même ainsi, il est bien inconcevable qu'il se laisse écraser parfois comme sous l'ancien régime... Quoi! le jour même de la fête de la souveraineté du peuple, un citoyen périt sous les roues du cabriolet d'un agioteur... Opulence!



ANGLETERRE : CARRICK. — 1818.

opulence! promène à ton gré tes chevaux, tes roues, ton insouciance pour des bras ou des jambes cassés! Tu règnes sans contestation sur le peuple souverain[1]! »

« Les vieilles voitures ont fait place à la *berline* plus légère, écrit encore le fidèle Mercier, à la *désobligeante* superbe, à la *dormeuse* immobile, au *phaéton* rapide, au *whiski* aisé, au *cabriolet* solo, à grelots et à sonnettes. Les voitures sont coupées carrément; elles sont haut montées; leur marche est bruyante; le siège du cocher est un large et long canapé à franges riches; il est juché si haut qu'on pourrait l'appeler un télégraphe... »

Dans la collection des *Annales des Arts et Manufactures*[2], dans

1. Sébastien Mercier. *Le nouveau Paris*. Paris, chez Ch. Pougens et Ch.-Fr. Cramer, 1799.

2. O'Reilly et Barbier-Vémars (J.-N.). *Annales des Arts et Manufactures, Mémoires technologiques sur les découvertes modernes concernant tous les arts et métiers, les manu-*.

La Locomotion publique au XVIIIe Siècle

Le Coche de Paris à Versailles

le *Journal des meubles et objets de goût* de La Mésangère on trouvera nombre de planches au trait et coloriées, modèles de voitures de ville et de campagne dont se servaient les illustres du régime nouveau.

L'Empereur, dont le côté apparat devait si complètement se manifester durant les fêtes du couronnement, fut un ami des beaux carrosses. La « voiture de la cérémonie du Sacre, dans laquelle Sa Majesté Napoléon Ier, empereur des Français, fut conduit à la métropolitaine de Paris le 11 frimaire an XIII », est une merveille de grâce simple, à la fois que de riche construction. Les roues fines soutiennent le coffre bien suspendu; des figures d'aigles ornent les panneaux des portières et les étoffes du siège; une couronne impériale, également supportée par des aigles domine le sommet du véhicule.

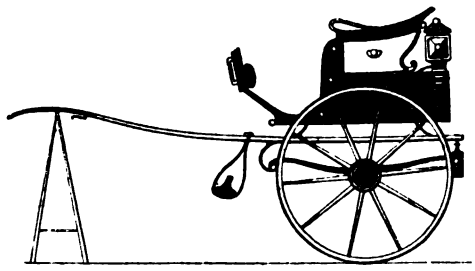
LA CITADINE. — 1820.

Autour de cette voiture principale, d'autres, non moins riches, accompagnaient le nouveau maître dans son triomphe. C'étaient : la *victoire*, la *turquoise*, la *brillante*, l'*améthyste*, la *cornaline*.

Après son divorce, en 1809, dit Bastard, l'impératrice Joséphine se rend au château de la Malmaison dans la voiture dite l'*opale*, apparue sous le Consulat; la voiture appelée la *topaze*, qui, un an après, sert au mariage de Napoléon Ier avec l'impératrice Marie-Louise, transporte, en 1837, Hector Soult, alors ambassadeur de France à Londres, aux fêtes de la reine Victoria.

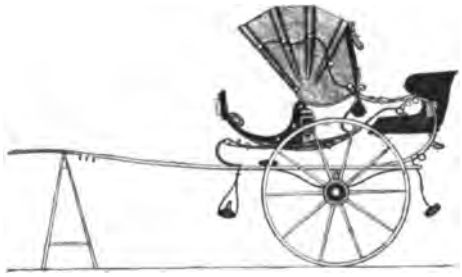
factures, l'agriculture, le commerce, la navigation, etc. (Paris, au bureau des *Annales*, 1800-1817.) L'on trouve, dit M. le comte de Contades, dans la collection des *Annales*, un certain nombre d'articles relatifs aux voitures, tels que : *La description d'une nouvelle voiture propre à être menée aussi bien en arrière qu'en avant;* une note *sur l'avantage que présentent les roues à larges jantes pour les voitures de voyage et de luxe;* une autre *sur les avantages des essieux tournants;* une autre *sur le moyen proposé par Monsieur de France pour faciliter la marche des voitures dans les montées.*

Napoléon eut toujours l'amour des brillants équipages. En cela le Prince Murat l'imitait. Ce dernier ayant, durant la campagne d'Italie, capté, sur un prince prisonnier, un fort beau carrosse doré, s'empressa, à l'annonce de l'arrivée de son beau-frère, de le faire disparaître. Murat, dit l'histoire, se rendit au-devant de Napoléon, dans une fort mauvaise voiture boiteuse, après avoir, au préalable, pris la malicieuse précaution de dissimuler son riche butin. Nul doute que l'Empereur n'eût en effet réclamé pour lui ce carrosse magnifique. Murat, prévoyant, avait paré à cette éventualité en affectant un équipage misérable.



TILBURY. — 1825.

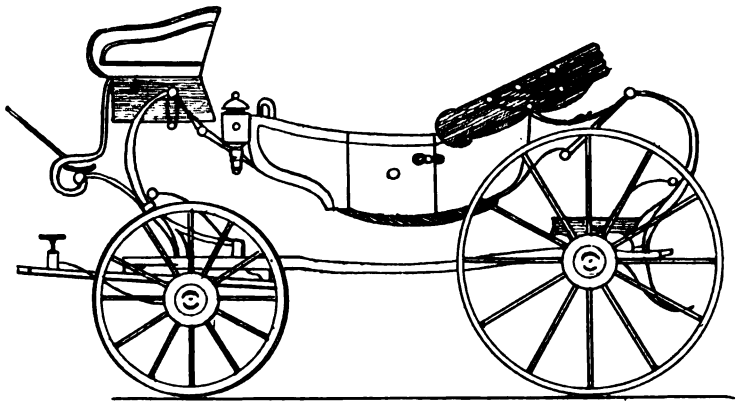
La société impériale ne tarda pas à imiter l'Empereur. Déjà préparée à cette exubérance de luxe, par les mœurs du Directoire, elle continua à donner libre cours à son goût pour le luxe et la frivolité. La locomotion privée trouva dans ce réveil des richesses, subitement accrues du bénéfice des victoires, un nouvel élément de parure. Les carrossiers célèbres, réalisèrent dans l'espace de quelques années, de brillantes fortunes. L'illustre fabricant de voitures Duchesne acquit, par ce fait, une réputation que ses beaux travaux ne devaient pas tarder à rendre européenne. Des ateliers de ce maître constructeur sortirent les *berlines*, les *calèches*, les *diligences*, les *karicks* de promenade ; puis, successivement : les *landaus* « à flèche et cou de cygne, et à siège, à coffre, à tonneau » ; les *bastardelles* « à flèche et cou de cygne » ; les *casse-cou*, les *bokéis*, les *coureuses*, les *chars à bancs* et nombre d'autres véhicules récents ou d'invention nouvelle dont ce carrossier finit par emplir le monde. La gloire de Duchesne, propagée par ceux de ses riches clients dont il était le fournisseur, ne tarda pas à se répandre dans les capitales. Vingt ans après, Désaugiers, encore ébloui par Duchesne, en transmettait le nom aux populations :



CABRIOLET. — 1825.

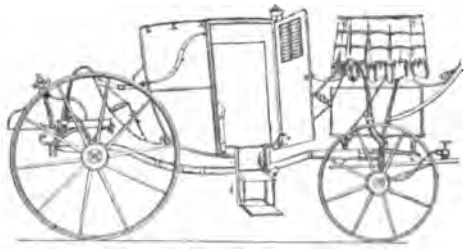
Mon frère était pin,
Moi je suis sapin,
Et fus fait par Duchesne.

Le *Mercure de France* de 1812 plaisante agréablement l'usage immodéré des véhicules de tout genre : « *Dorimont*, dit-il, jouissait de cinquante mille livres de rente en biens-fonds : il s'était d'abord contenté d'une bonne voiture avec deux paires de chevaux ; mais Mme Dorimont voulut un équipage pour elle... Elle n'eut pas plutôt une jolie voiture coupée, qu'elle fit sentir à son mari que rien n'était plus agréable pour la promenade qu'une calèche à quatre chevaux ; il acheta donc une calèche et quatre chevaux espagnols, deux bai-clair et deux gris pommelés. Peu de temps après, ayant rencontré au bois de Boulogne une duchesse qui avait deux jockeys en suite et deux en avant, elle tourmenta son mari pour trancher de la duchesse, etc. »



CALÈCHE A FLÈCHE. — 1825.

Est-ce que Montaigne, est-ce que La Bruyère n'avaient pas successivement tracé de fines satires de ces femmes « qui ruinent leurs maris et leurs amants en équipages » ? Certes. Et le défaut est éternel comme le caprice des femmes. Dans cent ans, les gazettes enregistreront les persécutions des hommes futurs, harcelés par des épouses et des maîtresses dont le désir de posséder de riches et élégantes automobiles ne connaîtra plus de bornes. Ainsi vont les mœurs. Les moralistes qui se succèdent ne peuvent qu'en observer l'exact et identique recommencement. Leurs railleries ou leurs reproches ne touchent point les cœurs. Depuis l'antiquité, les femmes ont aimé rouler dans de belles voitures. Vénus elle-même se promène dans le ciel mythologique, au vol de son char emporté par les colombes. La locomotion de la vanité ainsi que celle de l'Amour est éternellement renouvelable.



BERLINE. — 1825.

Ainsi l'affirme encore l'*Almanach des modes* de 1815[1] : « Une jolie femme, dit-il, une femme à la mode, doit avoir plusieurs voitures; le bon ton ne veut pas qu'elle se montre tous les jours en public dans le même équipage. *Il faut que la cour de sa maison ressemble à l'atelier d'un carrossier* (*sic*) ; qu'on aperçoive, d'un côté, sous les remises, une berline, plus loin un coupé; de l'autre côté une calèche, un landau et une voiture de voyage, indépendamment des karicks, des bokays, des guignes, des phaétons, etc., qui semblent appartenir à Monsieur et destinés à son usage, mais dont Madame a

OMNIBUS A 3 ROUES, TRICYCLE. — PARIS 1828.

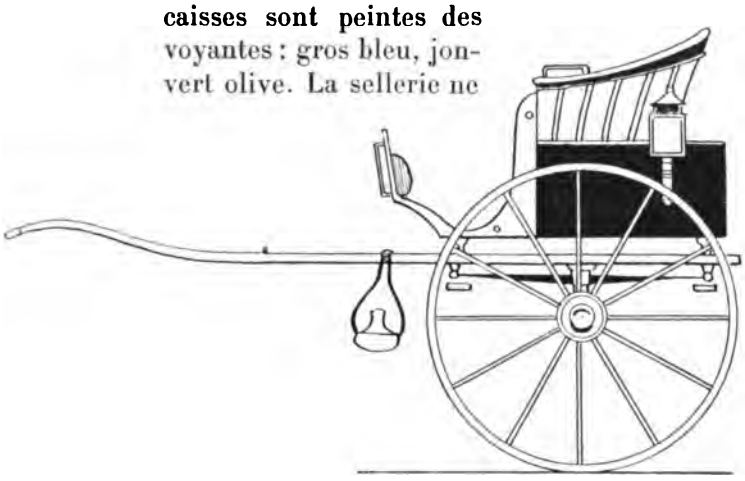
trouvé le moyen de s'approprier la jouissance pendant toute la belle saison. »

Une étiquette existait effectivement qui interdisait de se servir au hasard des divers équipages. La berline, plus spacieuse, devait être réservée aux cérémonies; le coupé, plus aimable et mieux suspendu, est réservé à la coquetterie; une jolie femme, parée de tous ses attraits naturels et de tous ses joyaux, ne saurait se montrer qu'en coupé; cependant la voiture la plus svelte, la plus élégamment parée, celle où peut le mieux s'étaler la beauté ravissante des femmes, est, sans contredit, la calèche.

L'intérieur de ces différentes voitures est richement décoré, doublé le plus souvent de drap blanc, bleu, bouton d'or et quelque-

1. *Almanach des modes et Annuaire des modes réunis.* 2e année. A Paris, chez l'éditeur, rue Montmartre, 183.

fois gris et entouré de galons de soie très beaux. A l'extérieur, les caisses sont peintes des couleurs les plus voyantes : gros bleu, jonquille, vert d'eau et vert olive. La sellerie ne manque point, non plus, de richesse. L'*Almanach des modes* écrit même que la « sellerie française rivalise avec la sellerie anglaise », ce qui est, paraît-il, un fort bel éloge[1].



TILBURY. — 1830.

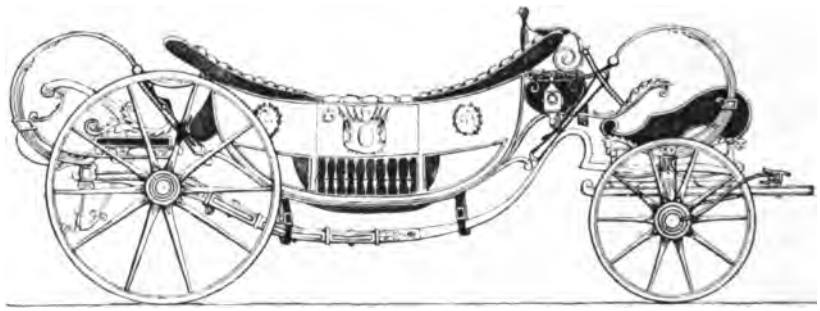
Cette perfection n'empêche pas d'ailleurs les Anglais — de railler. L'un d'eux, sous le nom de Benjamin Rotch[2], ne manque point d'écrire dans cette même et funeste année 1815 : « J'ai dit hier à mon valet de chambre, écrit ce touriste, que je désirais faire une excursion à Versailles. Il m'informa que le meilleur moyen de m'y rendre était de monter dans un de ces *pots de chambre* dont une station se trouvait sous les murs du Jardin des Tuileries. La proposition était alarmante pour l'oreille... Nous mîmes neuf heures et demie à faire 9 milles et, arrivés à Versailles, nous eûmes à payer 30 sous par place. »

Mais, hélas ! voici qu'allait sonner pour le maître souverain, pour l'Empereur si avide de gloire et d'apparat, l'heure de la déchéance et de l'exil !

1. Le même almanach, dans son *Manuel des gens du monde* pour 1815, signale aux personnes qui se font attendre aux portes des théâtres, pendant la représentation, par leurs équipages, le fait suivant : « Pendant que les maitres sont au spectacle ou au bal, messieurs les cochers disposent effrontément de la voiture et des chevaux qui leur sont confiés, transforment les équipages en fiacres et font des courses à leur profit dans Paris. C'est particulièrement au théâtre Français et au théâtre Feydeau que cet abus se commet le plus fréquemment, parce que les différentes sorties le favorisent davantage que partout ailleurs. » Si nous en jugeons par ce qui se passe aujourd'hui, nous pouvons dire que cet abus existe toujours aussi florissant qu'en 1815. Le scrupule des cochers manque, à ce sujet, d'être proverbial !

2. M. S. Benjamin Rotch. *Letters from France, written by a modern tourist in that country and descriptive of some of the most amusing manners and customs of the French.* (Londres, Th. Sotheran, in-18), illustré de dix gravures coloriées, parmi lesquelles il faut indiquer : I. Une diligence française ; II. Un courrier français ; III. Un pot de chambre ; IV. Un postillon français. *Ce fameux pot de chambre*, voiture publique pour Versailles, existait depuis soixante ans ; Voltaire en parle déjà dans le *Huron*.

Un des cochers de Napoléon Ier, Jean Hornn, dans des mémoires publiés par les soins du comte J. de Contades (voir l'*Intermédiaire des chercheurs et des curieux*, numéro du 10 septembre 1894), a donné de nombreux renseignements sur l'écurie et sur les remises impériales[1]. Le *Mémorial de Sainte-Hélène*, de son côté, parle d'un autre cocher de Napoléon, César. Ce dernier conduisait la voiture du Premier Consul le jour de l'explosion de la machine infernale. Bonaparte n'avait dû, ce jour-là, la vie sauve qu'à la dextérité et à l'adresse de cet homme. César jouit d'une certaine renommée après cette aventure. L'Empereur l'avait attaché à son service et le lendemain de l'attentat, paraît-il, plus de trois cents cochers de fiacre de



CALÈCHE DE GALA. — 1830.

Paris avaient offert à l'illustre automédon un banquet monstre dont on parla pendant longtemps dans la corporation.

Dans les *Napoleon Rooms* de l'établissement de Mme Tussaud, dit le comte de Contades, on voit encore exposées deux autres voitures impériales : le *State Carriage* qui aurait servi à Milan le jour du couronnement de Napoléon comme roi d'Italie, et la calèche dans laquelle il sortait habituellement à Sainte-Hélène[2].

Avec la Restauration et le retour de Louis XVIII, firent leur réapparition les antiques carrosses de cour, chamarrés de dorures, décorés d'armes et de blasons. Une fois bien remisées, les berlines des émigrés laissèrent place aux fastueux équipages de l'ancienne monarchie. Quand les fourgons des alliés eurent, pour la dernière fois,

1. Voir *The Narrative* of Jean Hornn, military coachman to Napoleon Bonaparte containing his recollections of that memorable character, during the ten years in which he was on his personal service (London, published at the *London Museum*, in 12). Ce petit livret fut mis en vente à l'occasion de l'exposition, à l'Egyptian-Hall (Piccadilly) de la voiture impériale prise à Waterloo. Jean Hornn se tenait près de la voiture.

2. Voir *Madame Tussaud's Exhibition Catalogue*, 1897.

dépassé les Champs-Élysées, les *ultras*, avec une insolence superbe, flanqués de laquais à perruques et l'épée au côté, recommencèrent à promener leur suffisance et leur morgue vindicative du haut des beaux carrosses renouvelés de Versailles et de Saint-Germain.

Vers cette époque, le duc de Piennes, aussi duc de Daumont, bien connu par la richesse de ses écuries et le nombre de ses chevaux, donna son nom au fameux landau qu'il imagina de faire traîner par quatre coursiers attelés deux à deux. Deux postillons, montés à gauche, l'un sur le cheval de timon et l'autre sur le cheval de volée, devaient guider l'allure des chevaux; le cocher, du haut de son siège, en forme de coffre, conservait la direction de l'allure; deux valets en livrée se plaçaient à l'arrière, prêts à sauter à terre et à venir ouvrir les portières chaque fois que s'arrêtait l'équipage.

Cet attelage à la Daumont a prévalu depuis dans les cours souve-

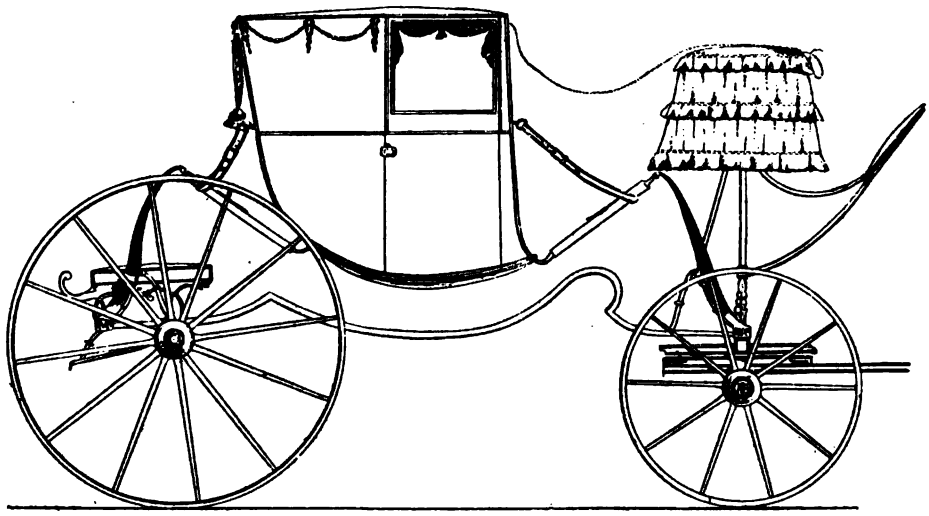
LANDAU. — 1845. D'APRÈS VICTOR ADAM.

raines. C'est celui qu'emploient volontiers les Empereurs et les Rois. Nous n'ignorons pas non plus que les Présidents de République, d'une aristocratie plus fraîche, ne dédaignent point cet apparat qu'ils partagent volontiers, sur la voie publique, avec les souverains russes.

En 1821, fut construite, tout exprès, une voiture pour le baptême du duc de Bordeaux. Cette magnifique voiture, entièrement dorée

comme la voiture du sacre, était surmontée d'une couronne placée sur un coussin. Les demoiselles de la maison de la Légion d'Honneur, à Saint-Denis avaient brodé de soie et d'or, de diverses couleurs, la garniture de l'intérieur.

La voiture construite quelque temps après, en 1825, pour le sacre de Charles X, fut plus fastueuse et plus étincelante encore. Les décorations et les dorures étalées sur tous les panneaux et sur le faîte étaient d'une richesse inouïe. Il n'y avait pas jusqu'aux poignées des quatre laquais, placées à l'arrière-train, qui ne fussent



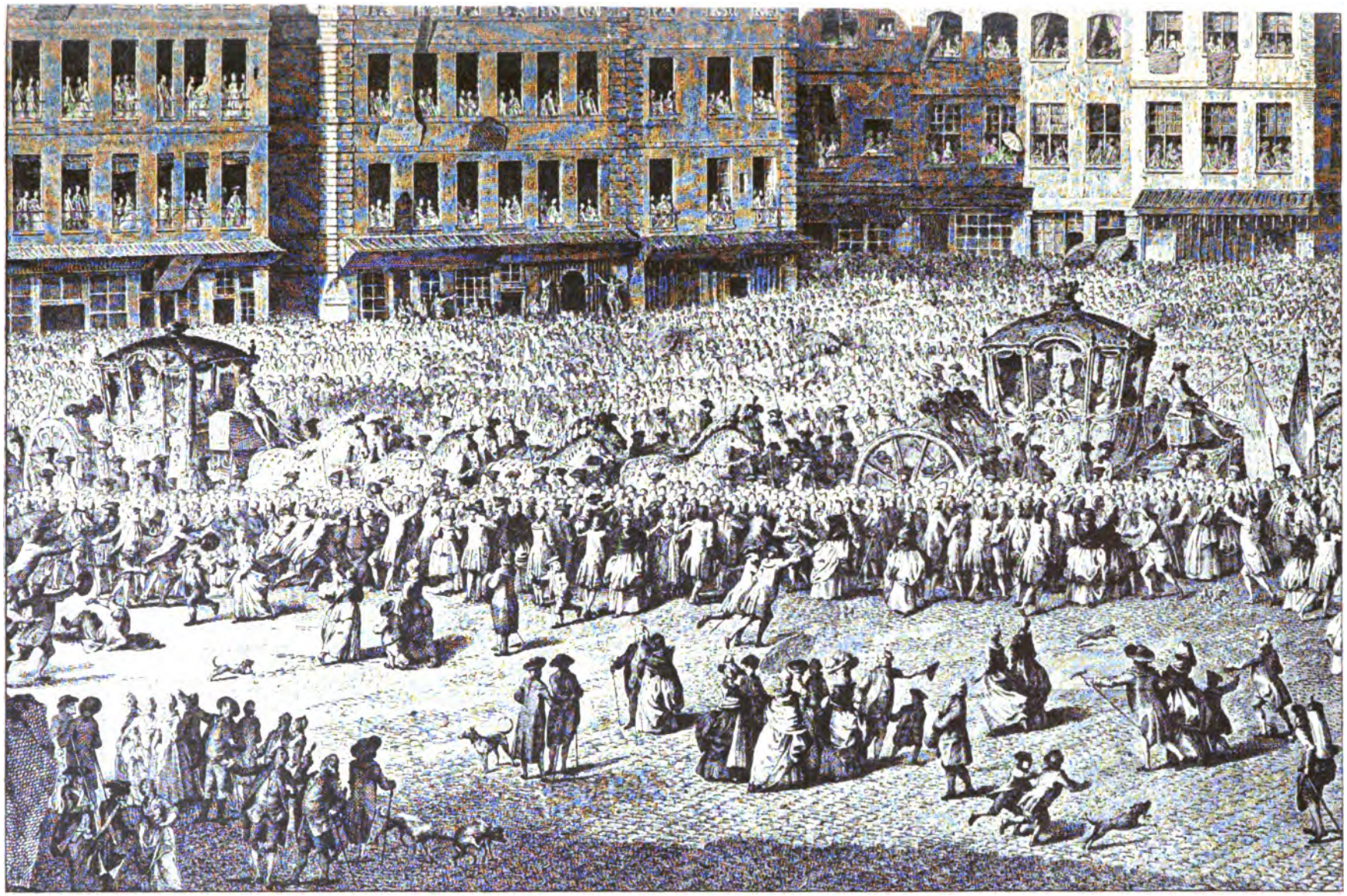
CALÈCHE DE CÉRÉMONIE. — 1840.

tissées de soie et d'or. Toute la bourrellerie avait été travaillée en maroquin rouge. « Huit chevaux brillamment harnachés et caparaçonnés de palatines en velours brodé de soie cramoisie et or, étaient conduits par un postillon et huit valets à pied, en grande livrée[1]. »

La somme de 64201 francs fut payée aux sieurs Percier, architecte et Roguier, statuaire et sculpteur, qui avaient tous deux construit ce carrosse des Mille et une Nuits, aussi magnifique qu'une voiture de légende et aussi irréel, puisqu'un souffle de Révolution en devait bientôt faire courir le royal attelage!

Le roi Louis-Philippe, plus sobre et plus bourgeois, n'insulte pas au peuple de Paris, par d'aussi riches équipages. « Les promenades

1. Georges Bastard. *Paris qui roule.*



ARRIVÉE DE LA REINE A L'HOTEL DE VILLE A L'OCCASION DES FÊTES DONNÉES AU ROI ET A LA REINE PAR LA VILLE DE PARIS, LE 21 JANVIER 1782, POUR LA NAISSANCE DE Mgr LE DAUPHIN

D'après une Estampe de Moreau le Jeune.

de la famille royale, dit Croqueville[1], avaient un caractère hâtif qui rappelait qu'on avait tiré seize fois sur Louis-Philippe, excepté toutefois celles des enfants qui avaient, au contraire, un cachet de somnolence indiscutable. Le roi avait huit chevaux à sa voiture personnelle et six à celle de sa suite, pour les usages journaliers. Ils étaient menés par un cocher sur le siège et un postillon sur la paire de chevaux de devant; le tout en livrée bleue et chapeau à cornes, à la française. Un piqueur précédait; trois garçons d'attelage suivaient, sauf l'escorte militaire, le tout, terne et laid, avait des allures d'apparences fuyantes. Un passant s'écriait : « Le Roi ! » Tout le monde se précipitait au bord de la chaussée; quelques-uns saluaient ce souverain qui semblait s'enfuir; plus vite que je ne le raconte tout avait disparu dans la direction de Saint-Cloud ou de Neuilly, avant que le poste des Champs-Élysées, courant aux armes, ait pu les présenter à ce souverain au grand trot. »

Le Roi, avait aussi, pour le service de campagne, des attelages de daumont à l'anglaise à quatre ou à six chevaux et menés par deux postillons avec piqueur et garçon d'attelage, tous coiffés de chapeaux haut de forme. Le duc de Rohan-Chabot était le grand-maître des écuries du roi.

GRAND CABRIOLET DE MAITRE EN 1840.

C'est sous ce règne que fut célébrée cette magnifique cérémonie de la translation des cendres de Napoléon Ier aux Invalides (le 15 décembre 1840). Malgré le froid intense, la fête commémorative fut des plus grandioses. Le char qui portait les dépouilles du plus étonnant des hommes, est resté comme l'un des plus solennels et des mieux décorés qui aient été employés jusqu'alors dans les fastes funèbres.

Le Prince-Président, comme si c'eût été pour déguiser mieux

1. Paris en voiture, par CROQUEVILLE, publié par la *Nouvelle Revue*, avril-mai 1891.

son ambition future, s'était borné à reprendre le vulgaire *phaéton*.

Mais dès le suffrage plébiscitaire, l'attelage à la *daumont*, décidément adopté par l'étiquette, fut remis en honneur par la cour impériale. Encore revenait-il d'Angleterre et modifié par le voyage ! A Londres, un inventif carrossier avait trouvé le moyen, en installant le coffre du landau sur huit ressorts, de le rendre plus souple, plus fringant et plus coquet.

OMNIBUS DE PARIS. — 1854. D'APRÈS VICTOR ADAM.

« Quoi de plus joli, dit encore Croqueville, que la voiture de l'Impératrice et l'Impératrice elle-même quand, un beau jour de printemps, elle suivait lentement le bord du lac dans sa daumont attelée de quatre bais secouant leurs têtes empanachées de grappes de glycines ? Mettons que ce ne fût pas d'un goût parfait, même pas assez royal (comme disaient les vieux des vieilles cours); que ceux qui ne l'ont pas trouvé charmant jettent la première pierre dans cet ensemble où tout, depuis la souveraine sous le relief de sa capote lilas, jusqu'aux sabots de ses chevaux, était joli à en rêver vingt ans après... »

Napoléon III avait nommé le capitaine Fleury (plus tard grand écuyer et général) organisateur de ses écuries et remises. Le capitaine Fleury s'acquitta comme il faut de sa mission. C'était un habile homme et un bon cavalier. L'Empereur n'eut qu'à se louer de ses services.

A côté de cette locomotion royale et impériale des cours, il importe de dire que la locomotion privée ne fut pas sans recevoir des perfectionnements notables.

Au lendemain de la Révolution de 1830, un nouveau genre de

voitures, les *mylords* à un cheval, qui sont en quelque sorte un avatar de nos fiacres modernes, fut adopté par le public. — L'ivresse des trois glorieuses anime encore tous les cœurs. Les fêtes du carnaval devenues le prétexte des pires extravagances réjouissent le peuple souverain. Il n'est point de bourgeois qui ne se plaise à rouler dans les modestes louages démocratiques. La riche société, elle, partageait ses loisirs entre la berline à deux ou à quatre lanternes, la berline basse ou le coupé. En hiver, les dames qui avaient des loisirs se rendaient, l'après-midi, dans leurs berlines jusqu'aux chevaux de Marly. De là elles remontaient à pied jusqu'au rond-point, leurs valets suivant toujours modestement derrière.

Les principaux attelages de ce temps appartenaient au duc d'Ossuna, à M. Godot de Mauroy, à M. Salomon de Rothschild, au richissime marquis d'Aligre, à M. le marquis de Préault. L'équipage de la princesse Bagration était des plus connus. « La princesse allait très régulièrement aux Italiens, dit Croqueville, dans une avant-scène discrète et sombre. Pendant la représentation, les deux valets de pied, raides et droits, tenant leurs cannes à terre, le poignet à la hauteur du coude, restaient plantés à la porte de la loge. »

VICTORIA DÉCOUVERTE.

La Révolution de 48, d'un puritanisme un peu républicain, ne tarda pas à suivre l'exemple du Prince-Président lui-même. Les *gandins* de 1850 et les *belles Mmes* de Constantin Guys succédant aux *lions* de Gavarni et aux lorettes de Devéria firent bientôt succéder, à l'austère apparence du moment, toute l'insouciance de nouvelles fêtes. La locomotion, comme toujours, y trouva son compte.

Aussitôt au pouvoir, l'Empereur fait restaurer, dans l'intention de s'en servir pour la cérémonie de son mariage avec l'impératrice Eugénie, la belle voiture qui avait servi au baptême du duc de Bordeaux. En 1856, le même attelage servit au baptême du petit Prince

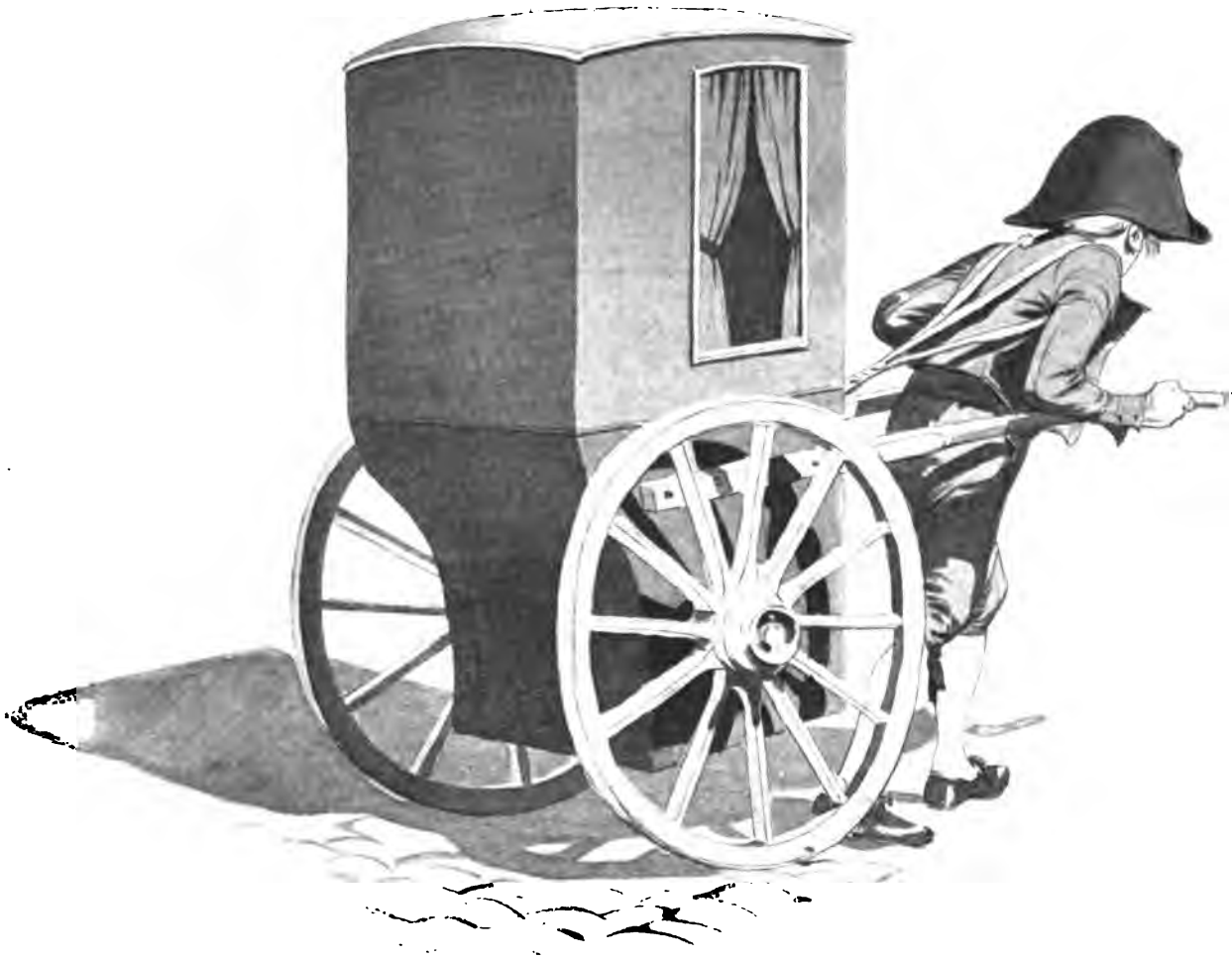
Impérial qui y prit place avec sa gouvernante et sa sous-gouvernante. « A l'occasion de ces fêtes, dit Bastard, toutes les voitures des sacres sortent de leurs remises, et les armes de France peintes sur les portières en 1825, ainsi que celles brodées sur les sièges, sont remplacées par les armes impériales, soie et or en relief, de plusieurs nuances sur velours cramoisi. »

L'exemple donné par Napoléon III, suivi et parfois dépassé, fit subir à la locomotion un développement inattendu. Les nombreux et

MAIL COACH. FOUR IN HAND. — 1865.

magnifiques attelages de la maison de La Rochefoucault-Doudeauville acquirent une célébrité de richesse et de grâce incomparable. La berline basse et le landau de la vicomtesse de Courval étaient célèbres sur les promenades publiques[1]. Citons aussi les voitures du

1. A propos de la vicomtesse de Courval, Croqueville conte cette aventure, qui indiquerait en quelque sorte l'origine du landau bas : « La vicomtesse de Courval, dit-il, malgré son goût habituellement sûr, fut entraînée par l'exemple : sa berline basse à impériale arrondie, rappelant un hanneton en voyage, eut une incroyable et très sommaire destinée. A l'une des premières sorties de cette voiture, Mme de Courval avait été montrer le champ de courses, alors une nouveauté, à une jeune Anglaise, nièce, je crois, de Mme Delamarre. Elles étaient descendues, et causaient avec M. Mackenzie-Grieves venu à cheval pour inspecter le champ de courses dont il s'était chargé. Ils virent tout à coup la berline quitter l'allée et se diriger au grand trot dans la direction de la Seine. Avant que M. Mackenzie-Grieves eût pu les rejoindre, chevaux et voiture étaient résolument descendus dans le fleuve. Héler un bateau de pêcheur, l'envoyer au secours des chevaux entraînés par la voiture qui déjà enfonçait, fut plus vite fait que je ne l'écris. Le cocher sauta de son siège dans le bateau, coupa assez de harnais pour délivrer les chevaux de la voiture. La cause de ce bizarre accident était des plus singulières : un des mors s'étant accroché dans le crapaud, avait paralysé l'effort des rênes, et, le cocher, affolé devant ce subit endurcissement de la bouche des chevaux, n'avait peut-être pas tiré tout le parti possible de l'action latérale qu'il pouvait exercer sur le cheval resté libre, en agis-



XVIIIe SIÈCLE. — LA VINAIGRETTE

Ancienne chaise à porteurs montée sur roues.

comte de Juigné, celles du prince de Sagan, celles du marquis de Pomereu, du duc de Mouchy, de Mme Musard; la belle *daumont* de la princesse de Metternich, le *cabriolet à pompe* de Mme Skibels, les pimpantes livrées de Mme de la Houssaye, de Mme Mercy-Argentau, etc.

Nous aurions à causer maintenant des attelages des Présidents;

VOITURE A LA DAUMONT. — NAPOLÉON III. — RETOUR DU BOIS.

mais le pittoresque en est trop relatif. Et le coupé vert-sombre de M. Thiers, la voiture militaire du maréchal de Mac-Mahon, le landau bourgeois de M. Jules Grévy sont peu faits pour prendre place près des richissimes attelages de la cour impériale. A M. Carnot appartiendra de restaurer la daumont attelée de quatre chevaux flanquée de deux postillons; il y devait mourir.

LES PREMIERS OMNIBUS. — LES FIACRES

Quand apparurent les premières voitures dites *omnibus*, les quolibets ne tardèrent pas à pleuvoir contre l'innocent et très commode véhicule. L'ouvrage le plus humoristique et le plus drôlement écrit qui nous soit resté sur ce sujet parut en 1826[1] sous la signature fantaisiste de Cadet-Lablague.

L'ouvrage de Cadet (rien de commun avec Coquelin, qui lui aussi

sant sur un seul côté de la bouche par le croisement des guides; quant à la berline à impériale bombée, elle n'était plus réparable et serait restée humide jusqu'à l'été suivant; elle fut réformée. *De ce premier plongeon heureux, résulta le premier joli landau bas qui parut à Paris.* »

1. *Les omnibus*, premier voyage de Cadet-Lablague de la Madeleine à la Bastille et retour. Paris, Chassaignon, in-8°.

est inénarrable dans un monologue d'omnibus) commençait comme toute chose séditieuse, par une chanson sur l'air de : *Connaissez-vous les hussards de la Garde?* Voici ces couplets que nous nous faisons un devoir d'exhumer des vieilles armoires de nos aïeux :

Vous qui courez après les aventures,
Ne r'gardez point ceci comm' des rebus,
Pour en trouver prenez donc ces voitures
Que dans Paris on nomm' des omnibus,

On y rencont' des fill', des femm', des veuves,
De ces maris qu' leurs épous' rim' en *us*
Et des beautés qui veulent passer pour neuves
Quoiqu'elles soient au nomb' des *omnibus*.
Vous qui courez, etc.

Sur les boul'vards quand les chalands leux manque
Vous entendez un essaim de Vénus
Dir' si j' savais gagner un billet d' banque
J'irais tenter fortune dans l'omnibus.
Vous qui courez, etc.

Ah ! quel bonheur, si ceux qui dans la France
Cherch' à ram'ner le vieux temps des abus,
Nous faisaient grâce de leur triste présence
Et pour toujours filaient dans l' omnibus.
Vous qui courez, etc.

En chansonnant ces voitures publiques
A la gaîté nous payons nos tributs
Et n' voulons pas blesser par nos critiques
L's'entrepreneur d'utiles *omnibus*.
Vous qui courez, etc.

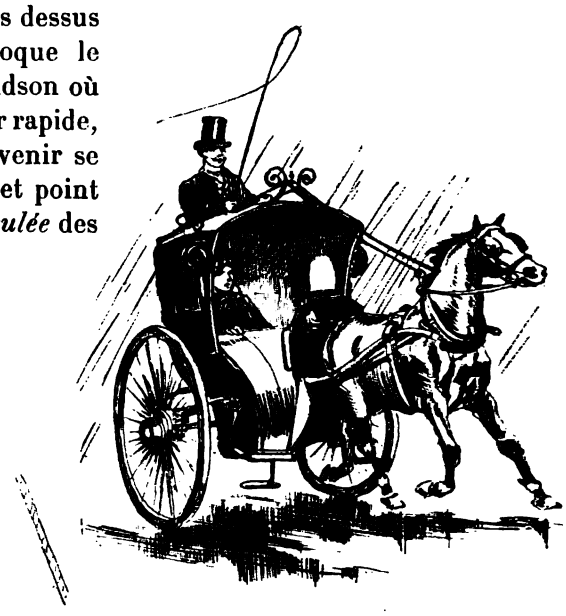
L'auteur, agréable fumiste, commence son ouvrage en prenant le Pirée pour un homme et en insinuant que le mot *omnibus* ne peut être que le nom d'un village. Ensuite, il nous narre dans le style le plus pittoresque et le plus bouffon du monde le récit de son premier voyage en omnibus de la place de la Madeleine à la Bastille : « Nous suivîmes paisiblement les boulevards où notre phaéton échangea quelques gueulées avec les cochers de fiacres de la place », dit-il d'abord. Puis, après avoir annoncé la présence dans l'omnibus d'un couple évidemment conjugal, Cadet raconte l'entrée d'un nouveau voyageur : « ... J'écoutai tout cela en regardant le mirliflore qui me paraissait ne pas valoir une claque, lorsqu'un nouveau voyageur entra dans la

voiture. Il était un peu *aviné :* on lui fit de la place, et, sans façon, il fut s'asseoir auprès de la dame; il la regarda avec beaucoup d'attention; son joli minois agit sur ses sens, et il approcha de trop près la belle voyageuse. Elle recula, il suivit le mouvement. La dame se plaignit, le mari fit une observation; notre homme ne l'écouta pas et le *soupirant*, dont j'ai déjà parlé, prit un ton plus élevé; il apostropha d'une manière très énergique le passionné buveur qui trouva plus expéditif de répondre à son antagoniste par un coup de poing qui lui fut rendu sur-le-champ. Le mari veut mettre le holà, la dame crie aussi; on se frappait; la mêlée devint générale, et, comme le champ de bataille était très étroit, on se poussa. La portière était ouverte; le mari sort un peu précipitamment et se trouve sur le pavé avec notre ivrogne. Son épouse le suit, mais, en voulant descendre elle manque le marchepied et tombe la tête la première sur le boulevard, les jambes en l'air et montrant ce qu'on a l'habitude de cacher. Celui qui s'était déclaré son champion veut lui porter secours, mais, hélas! il tombe et couvre de sa figure ce que je n'ai pas voulu nommer... »

FIACRE PARISIEN.

GRAND COUPÉ DE MAITRE.

Tableau amusant et vif, très parisien, avec cependant, au surplus, une légère pointe d'*humour*. Si le commencement de la querelle dans l'intérieur du véhicule est digne des meilleurs comiques français, l'épilogue de la chute, sens dessus dessous, des voyageurs furieux évoque le souvenir de ces planches de Rowlandson où l'on voit, dans une descente d'escalier rapide, nombre de museaux de muscadins venir se poser là où la pudeur ne nous permet point de relever les jupes. Et puis, la *gueulée* des cochers avec leurs confrères des remises et des fiacres de louage, la lenteur du trajet, les cahots de la voiture, les lazzi du public, les moqueries des gamins, comme tout cela est à l'ordre du jour et comme tout cela, aujourd'hui encore, nous semble avoir conservé son cachet, son esprit et sa grâce d'autrefois.



CAB ANGLAIS, DIT HANSOM.

D'après l'*Almanach* des Omnibus, des Dames blanches et autres voitures nouvellement établies[1], nous sommes renseignés sur l'itinéraire et sur les directions diverses suivies par les nouvelles voitures. D'après l'*Almanach officiel des omnibus* paru en 1828[2] nous apprenons que le prix des places, dans ces véhicules de nouveau genre, était déjà de 30 centimes.

Après avoir débuté à Nantes, d'une façon presque triomphale, les omnibus ne manquèrent point de remporter à Paris un succès mérité. Les premiers omnibus, dont Cadet-Lablague nous a si drôlement raconté l'ordinaire aventure, contenaient, en moyenne, quatorze places. « Le cocher, dit Bastard, assis sur son siège, pèse sur une pédale à soufflets communiquant à plusieurs trompettes, qui entonnent, pour se frayer un passage à travers le flot parisien, une fanfare bruyante et contribuent par leur vacarme à l'engouement du public pour ce nouveau genre de sport. »

1. *Almanach des omnibus, des dames blanches et autres voitures nouvellement établies*, etc. Chez Le Normant fils. Paris, in-18.

2. *Almanach officiel des omnibus*. Chez Foust, éditeur, Paris. Cet almanach devint, en 1843, *le Livret des omnibus*.

LA LOCOMOTION
EN FRANCE
AU XVIIIe SIÈCLE

VOITURE PRIVÉE
dite WISKY
époque LOUIS XV

Le nombre des chevaux attelés aux brancards commença par être irrégulier. Ce ne fut que plus tard qu'on se décida à atteler trois chevaux de front. Les premiers omnibus n'avaient pas d'impériale. C'étaient, pour ainsi dire, des diligences pour la ville, ne dépassant point les barrières. L'impériale ne fut jointe que plus tard.

En moins de quelques années, les rues de Paris se trouvèrent sillonnées des genres les plus variés d'omnibus.

On eut successivement à choisir entre :

Les *Dames-blanches*, dont une ligne allait de la Porte-Saint-Martin à la Madeleine et qu'on nommait ainsi à cause du vernis blanc de leurs panneaux;

Les *Citadines*, d'une capacité moindre et rappelant vaguement, par leurs formes suspendues, les derniers carrosses du XVIIIe siècle;

Les *Favorites*, dont la construction se trouvait être à peu près analogue à celle des voitures des pensionnats;

Les *Écossaises* (une ligne de ces voitures reliait les rues du Faubourg-Montmartre, Saint-Avoye et des Fossés-Saint-Victor;

Les *Tricycles*, ainsi nommées à cause de leur train d'avant dont une seule roue soutenait le poids[1].

CHARETTE ANGLAISE.

Les *Batignollaises*, dont le nom de baptême est facilement explicable, et dont chaque véhicule s'affublait d'un prénom spécial : la *Courageuse*, la *Rapide*, la *Légère*, etc.;

Les *Béarnaises*, allant de la place de la Bourse à la place Saint-Sulpice, ainsi nommées du costume du conducteur imité de celui des paysans basques;

1. Une ligne de tricycles allait du Palais-Royal au boulevard Montparnasse en passant par la place des Victoires.

Les *Diligentes*, dont la différence avec les diligences était peu sensible; les *diligentes* faisaient le service de la Chaussée d'Antin au marché Saint-Jean « en passant par la place du Palais-Royal, les rues Saint-Denis et des Lombards ».

Les *Carolines*, faisant le service des Champs-Élysées et dont les panneaux, peints de vert, semblaient avoir sans doute quelque prétention rustique.

On trouvera, dans les *Nouvelles voitures publiques de Paris*[1], de fidèles reproductions de ces véhicules surannés, qui sont loin d'avoir la commodité de nos modernes omnibus, mais dont il serait absurde de se moquer, si, par l'imagination, on veut bien les replacer dans leur cadre primitif et si, comme voyageurs, on veut bien leur accorder les personnages romanesques de Balzac, d'Eugène Suë, de Frédéric Soulié, de Monnier et de Henri Murger.

Le billet de *correspondance*, dont nous faisons aujourd'hui un si fréquent usage, fut mis à la disposition du public vers 1836. En 1853, le prix de l'*impériale* fut abaissé à la somme modique de quinze centimes.

CHAR A BANCS.
FIN DU XIXe SIÈCLE.

Sous l'Empire, toutes ces voitures publiques, dont nous venons d'énumérer les noms les plus divers, se trouvèrent réunies en une seule compagnie générale dont le succès, toujours durable, va de jour en jour augmentant.

Si nous en croyons Bastard, le plaisant auteur de *Paris qui roule*, l'entreprise qui comprenait alors 347 voitures transportait 36 millions d'individus; cinq années plus tard, elle en comptait 406 et le chiffre de ses voyageurs, y compris la banlieue, s'élevait à près de 80 millions.

Enfin, vers 1869, elle comptait 694 omnibus dans les différents dépôts et 8 279 chevaux dans ses écuries, et, cela, pour traîner

1. *Les nouvelles voitures publiques de Paris*, dessinées d'après nature par Karl Loeillot. Chez Gihaut frères, éditeurs, boulevard des Italiens, 5. s. d. (vers 1832).

116778756 personnes sur un réseau qui forme aujourd'hni un trajet annuel de 22 millions de kilomètres environ.

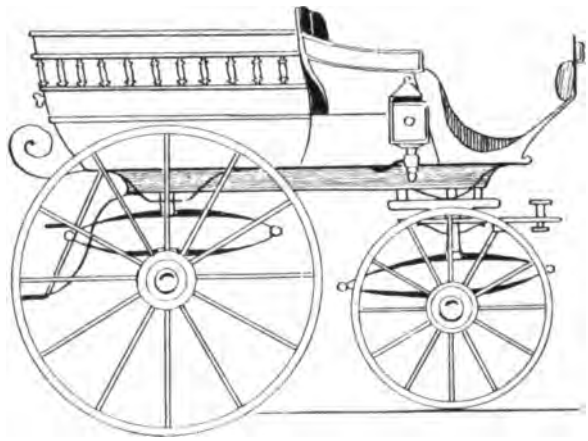
La plupart de nos omnibus modernes sont attelés de ces solides *percherons*, race robuste de chevaux arabes croisés avec les chevaux du Poitou.

Les principales lignes d'omnibus actuels sont trop connues de nos lecteurs pour que nous ayons besoin de les citer ici. Qui n'aimant vraiment son Paris et toutes les distractions qu'il offre n'a fait, durant sa vie, de multiples courses en omnibus?

Les lignes de Batignolles-Clichy-Odéon, de Madeleine-Bastille, du Maine-Gare-du-Nord, de la Porte-Maillot, etc., etc., transportent assez de voyageurs pour avoir retenu l'attention populaire. Nous avions tenu seulement à donner quelques notes sur l'origine des omnibus. Ce moyen de locomotion étant devenu l'un des plus importants de notre vie moderne nous avons voulu en exposer la genèse.

Qui n'a entendu Coquelin Cadet réciter ce monologue de Revel :

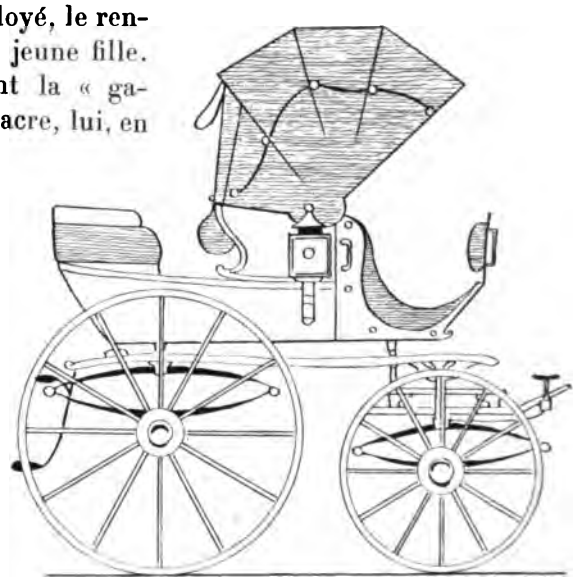
...Soudain le bon Dieu de Noé me découvre
Les lanternes d'un omnibus :
« Les Ternes-Filles-du-Calvaire. »
Je monte... mes coudes pointus,
Par suite de chocs imprévus
Éloignent les individus,
Et très péniblement dans le fond je m'insère...



CHAR A BANCS. — 1860.

Qui n'a lu ce désopilant récit de Georges Courteline, *La correspondance cassée*, ne sait vraiment pas tout ce que réserve d'imprévu et de distraction l'un de ces voyages en omnibus que nous accomplissons tous les jours et où, si nous sommes observateurs, nous pouvons puiser une riche pinte de bon sang. L'omnibus, en été, alors que tout le monde délaisse l'intérieur pour l'impériale; l'omnibus en hiver, alors que tout le monde délaisse l'impériale pour l'intérieur; l'omnibus dans un embarras de voitures; l'omnibus aux stations;

l'omnibus sous la pluie; l'omnibus sous la neige; autant d'aspects différents du mastodonte dont nous parlons. « L'omnibus c'est la gamelle de la locomotion », dit un jour Victor Hugo qui était un grand amateur de l'énorme véhicule. Et, certes, le Maître avait raison. Aucune voiture n'est plus démocratique que celle-ci. Tout le monde trouve refuge dans un omnibus : la grande dame, le trottin, le militaire, le civil, l'employé, le rentier, la nounou, le vieillard, la jeune fille. Certes, l'omnibus est vraiment la « gamelle de la locomotion ». Le fiacre, lui, en est l'ordinaire plus relevé. Ne peuvent le prendre que ceux dont la bourse n'a pas absolument la plate humilité du néant. Depuis le jour où le bon enchanteur Fiacron donna son nom à ce véhicule d'usage aujourd'hui si multiple, l'exploitation publique adopta le fiacre comme le prototype même de la voiture de louage.



GUIGUE DE CHASSE.

Le conducteur de fiacre lui-même, le Colignon moderne, ne tarda pas, dès l'origine, à acquérir une célébrité de grivoiserie et de comique dont il ne s'est pas départi depuis et qui a été le motif de plus de mille farces et de mille plaisanteries[1].

En 1825, Dumersan, Gabriel et Brazier[2], firent représenter sur le théâtre des Variétés (le 10 octobre) un vaudeville en un acte qui n'était qu'une satire mordante des cochers de toute espèce. La belle Mlle Flore y interpréta, en commère de revue, une ronde chantée devenue rapidement populaire et où tous les genres d'automédons se trouvaient finement raillés. Le cocher bourgeois, le cocher de fiacre, le cocher de coucou, le cocher de cabriolet et le cocher anglais, aucun ne manquait à l'appel et tous se trouvaient représentés là avec une verve et un comique extraordinaires.

1. Voir B. Antier. *Le Cocher de fiacre*, mélodrame en 3 actes, représenté sur le théâtre de l'Ambigu-Comique, le 25 août 1825.

2. Dumersan, Gabriel et Brazier. *Les Cochers*, tableau grivois mêlé de vaudeville, en un acte. Paris, Barba.

La plus célèbre fantaisie qui ait été écrite sur les fiacres en général et sur leurs conducteurs en particulier parut en 1827, sous la signature de Désaugiers[1]. Cette sorte de monologue humoristique est trop long pour que nous essayions de le donner complet; mais il suffira de ces extraits, pour indiquer au lecteur le ton général du poème, d'ailleurs assez médiocre :

Ne craignez pas que je jure ni sacre,
En vous disant ma vie et mes malheurs :
Je sais qu'on doit du respect aux lecteurs;
Mais excusez si j'écris comme un fiacre.
Je vais vous faire ici ma gé-
néalogie entière :
De quatorze ans je suis âgé,
Et mon très cher grand-père
Fut un peuplier.
Mon père un noyer...

Vendu pour l'hymen solennel
D'un duc avec une comtesse
En grande étiquette à l'autel
Je conduisis leur double altesse.
L'un bâillait, l'autre soupirait :
Moi, m'amusant des plaisirs qu'offre
Un mariage d'intérêt,
Tout bas, je riais comme un coffre.

Mais, le lendemain de sa noce,
Aux îles nommé gouverneur,
Mon maître vendit son carrosse
A certain riche fournisseur.
Je le crus natif d'Angleterre,
A son pas lourd, son air épais,
Et plus encore à la manière
Dont il écoutait le français.

C'était toujours même course;
Je roulais monsieur Mondor
Des Finances à la Bourse,
Et de la Bourse au Trésor;
Du Trésor chez sa Clarisse,
Où, plein d'amour et de vin,
Mon cher maître avec délice,
Ronflait jusqu'au lendemain,
. . . . . .

1. Désaugiers (Marc-Antoine). Histoire d'un fiacre écrite par lui-même, fantaisie célèbre publiée dans le t. IV des *Chansons et poésies diverses*. Édit. de 1834.

De toujours rouler mon corps
A la fin pourtant je me lasse,
Et voudrais (mais vains efforts!)
Demeurer quelque temps en place.
Pour ne plus me voir rouer,
Trimballer et secouer,
A quel saint dois-je me vouer?
Dans l'ennui qui m'obsède,
Invoquons SAINT-FIACRE à notre aide

D'une voix presque épuisée,
A peine ai-je dit ces mots,
Que sur ma carcasse usée
J'aperçois des numéros.
Et jusqu'au bout de la ville,
Transportant mon corps débile,
SAINT-FIACRE, du haut du ciel,
Me met à la file, file, file,
Sur la place Saint-Michel.

Ah! que les fiacres sont heureux!
Le vrai bonheur n'est que pour eux.
Un temps sec, un ciel sans nuage
Reposaient mes ressorts usés :
Je riais d'être sans ouvrage,
Et je chantais, les bras croisés :
Ah! que les fiacres sont heureux!
Le vrai bonheur n'est que pour eux.
. . . . . .

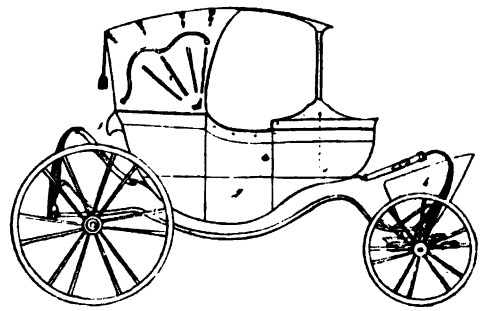
Hélas! depuis mon premier maître,
Que de culbutes tour à tour!
Il ne me manque plus que d'être
Ou fourgon, ou charrette un jour.
Par mes dorures,
Par mes peintures,
J'éblouissais
Ceux que j'éclaboussais.
Grandeur passée!
Gloire éclipsée!

Quantum ego
Mutatus ab illo!
Mais du temps qui toujours s'écoule.
Rien ne peut arrêter l'essor;
Tant bien que mal je roule encor,
Et toujours va qui roule...

Un dessin de Pigal, paru dans un des numéros du *Charivari* de 1832, représente un cocher prudhommesque esquissant un rire un peu narquois et s'avançant, son fouet et son chapeau à la main, au devant du client :

Charenton une place, not'bourgeois.

dit-il avec un geste d'invitation qui en disait long sur le sens de sa pensée. Ce dessin est un des meilleurs de Pigal. Avec la chanson de Désaugiers, c'est sans doute ce que l'on a fait de mieux sur ce sujet[1].



PETIT LANDAULET.

Depuis le temps, ces plaisanteries à l'adresse des automédons, des fiacres et de leurs maigres montures n'ont fait que s'accroître proportionnellement au nombre des attelages.

Le nombre de fiacres roulant à travers Paris était de 8587 en 1885; de 8929 en 1886; de 9015 en 1887; de 9136 en 1888. Au premier janvier 1889, le chiffre des petites voitures, tant de la *Compagnie générale*, de l'*Urbaine*, de la *Gauloise*, de la *Parisienne*, de la *Coopérative*, se trouve élevé au chiffre respectable de 9550. Depuis, l'accroissement a persévéré, et, pour l'exposition de 1900, on ne peut prévoir quel sera exactement le total des fiacres mis à la disposition des nombreux visiteurs.

Sans doute pourrions-nous tracer quelques physionomies des cochers de fiacres parisiens et, en une série de petits tableaux d'après nature, donner quelques profils de ces intéressants sujets. Mais la place nous manque, et nous renvoyons, pour la joie et l'instruction de tous, à l'excellent ouvrage de Georges Bastard : *Paris qui roule*[2]. Tant de sujets ont été traités du livre à la scène dont les cochers et les fiacres sont les inspirateurs! Depuis le *Fiacre 13* de Xavier de Monté-

1. Il faut ajouter aussi de Eugène de Dinant et Louis Dumesnil : *Les Premiers fiacres*, vaudeville en 2 actes. Paris, L. A. Gallet. 1839. Le principal personnage de cette pièce, dit M. de Contades, est Sauvage, « fils de l'inventeur des fiacres », et, au-dessous de la distribution des rôles, les auteurs ont placé cette note : « En 1680, un nommé Sauvage imagina de tenir, moyennant un prix fixé, des voitures et des chevaux toujours à la disposition du public. Comme il demeurait à l'enseigne de Saint-Fiacre, on appela fiacres les voitures de place et les cochers qui les conduisaient. »

2. *Paris qui roule*, par Georges Bastard, avec dessins de Tiret-Bognet et ombres chinoises de Louis Bombled. Paris, chez Georges Chamerot, 1889.

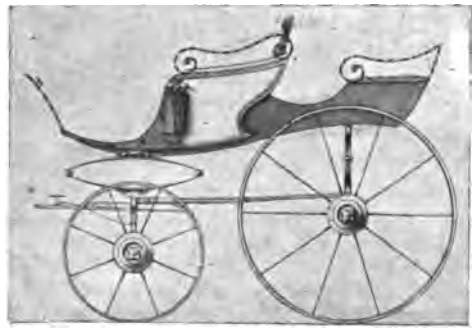
pin jusqu'au *Fiacre 117* d'Albert Millaud et Émile de Najac, toute une littérature sportive existe, dont l'esprit bien moderne et l'intrigue mouvementée ne cessent de faire la joie des spectateurs et des lecteurs contemporains. Les personnes que tentent les monologues, les couplets de café-concert,

> Un fiacre s'en allait titubant
> Cahin-caha, oup! là! hop!

les scènes de vaudeville et les commères de revues, peuvent feuilleter les collections des journaux et des livres; elles seront amplement et largement servies.

Dans une sorte de revue représentée sur le théâtre de la Gaîté, le 26 novembre 1887, Monsieur Public put voir paraître pour la première fois, devant lui, le *chemin de fer!* — Un entrepeneur de diligences, Cabochet et l'Empaillé, conducteur de coucous, vinrent successivement sur le théâtre maudire la nouvelle invention, appelée à ruiner leur antique et légendaire industrie [1]. — Lecteur trop prestement cahoté dans ces chapitres où tu as à peine le loisir de voir le défilé des inventions successives dans l'art des véhicules, nous allons au prochain chapitre t'entretenir à notre tour des chemins de fer. Nous t'avons jusqu'ici parlé assez amplement de Cabochet et de l'Empaillé. J'espère que, comme les auditeurs de la pièce de 1837, tu voudras bien, avec nous, avancer un peu plus dans le savoir des aventures et des découvertes humaines.

1. Pierre Tournemire. *La Révolte des Coucous,* vaudeville criti-comico-fantastique, en un acte. Paris, Duvernoy.



PHAÉTON.

LA LOCOMOTION
en
FRANCE
sous le
DIRECTOIRE

LES ANCÊTRES
de
LA BICYCLETTE
(LES CÉLÉRIFÈRES)

LES CHEMINS DE FER

EMPLOI DE LA VAPEUR. — ORIGINE DU MOUVEMENT DE ROTATION; LES PREMIÈRES LOCOMOTIVES

L'un des plus amusants dessins de Grandville, paru dans l'*Illustration* de 1848, représente deux chevaux accoudés à la balustrade de leur écurie et regardant passer un train à l'horizon.

— Dis donc, Alezan, les voilà qui mènent leurs calèches en voiture, à présent! dit, par la voix de la légende, l'une des deux bêtes à son compagnon.

Une pareille ironie, écrite il y a quarante ans, se trouve, aujourd'hui encore, de par les progrès réalisés, d'une actualité plus aiguë et plus saisissante. A l'heure où tant de découvertes scientifiques, où tant d'applications de la vapeur et de l'électricité viennent modifier tous les moyens de locomotion en usage, plusieurs disciples de Buffon, amis de « la plus noble conquête que l'homme ait jamais faite », se demandent avec anxiété ce que deviendront les chevaux, le jour où locomotives et automobiles régneront en maîtresses par toute la terre? A cette question, M. John Grand-Carteret s'est efforcé de répondre en groupant, dans son gros livre *La Voiture de demain*, quelques-unes des caricatures les plus singulières de ce temps. De la plupart de ces images, il résulte que « la plus noble conquête », devenue inutile à la guerre, à l'agriculture, à l'animation des villes comme à celle des provinces,

retournera à l'état primitif, ou, dans quelque cage du Muséum, occupera, à côté des animaux exotiques, une place de curiosité mythologique. Nous ne pensons pas que les choses aillent d'un train si rapide. Pourtant, comme il y a des rapports historiques dans les événements les plus considérables du progrès en avant, nous ne doutons point que Jonathan Swift ait écrit consciemment la suite de ses relations de voyage au pays des chevaux, sans avoir eu, comme par prescience, un avertissement de la découverte de Stephenson, son compatriote. Jonathan Swift, d'une plume alerte et vive d'*humour*, a tenu, pour ainsi dire, comme à réparer d'avance l'injustice du sort, et il a voulu donner une compensation aux braves animaux que, durant tant de milliers d'années, les hommes martyrisèrent de toutes les façons.

De tout temps, philosophes et savants, autant par pitié pour les les innocents coursiers que par esprit de recherche mathématique, s'efforcèrent de trouver un moyen mécanique de traction qui leur permît de transporter, avec beaucoup moins d'effort, un poids de matière beaucoup plus considérable. Au sixième chapitre de son premier livre d'architecture, Vitruve parle, le premier, de ces boules d'airain creuses dites *éolipyles*, qu'on remplissait d'eau, qu'on chauffait, et dont la vapeur s'échappait ensuite par l'ouverture qui y était pratiquée pour introduire l'eau.

Les Égyptiens, surtout les prêtres, à qui l'emploi des forces de la nature les plus secrètes n'était pas inconnu, avaient laissé, dans leurs ouvrages et leurs hiéroglyphes, de précieuses indications sur l'usage de la vapeur d'eau pour déterminer le mouvement. Héron d'Alexandrie, reprenant ces indications, s'efforça de les combiner avec les *éolipyles* de Vitruve. Malheureusement, les bouleversements successifs de l'histoire, l'incendie même de cette bibliothèque d'Alexandrie, où, sans aucun doute, Héron avait laissé trace de ses travaux, ne permirent pas aux savants du moyen âge de reprendre la solution interrompue de ces puissants problèmes. En 1543 seulement, un capitaine au long cours, nommé Blasco de Garay, aurait monté un pyroscaphe de son invention. Malheureusement, le secret de son travail ne fut point transmis et l'idée du capitaine espagnol, basée sur l'emploi de l'antique éolipyle, ne parvint pas au public.

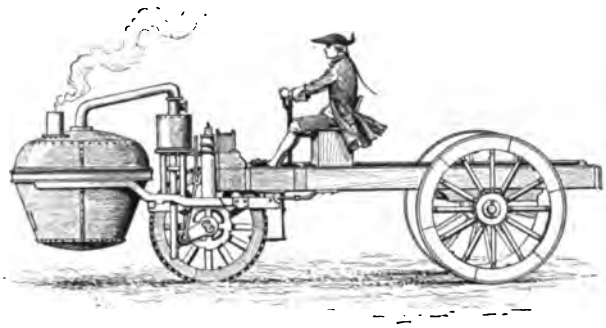
Ramée dit[1] qu'en 1562, un certain prédicateur, Mathesius, prit, dans son serment de la montagne, « Sarepta » pour un homme qui

1. Ramée. *Histoire des chars, carrosses, omnibus et voitures en tous genres.*

soulève l'eau au moyen du feu et de l'air, ce qui indique l'application de la force de la vapeur, dès cette époque, en Allemagne.

C'est d'Allemagne également que Salomon de Caux, né en Normandie à la fin du XVIe siècle, devenu ingénieur de Louis XIII, rapporta les notions principales de mécanique qu'il devait mettre en œuvre [1]. Un ouvrage de lui, publié à Francfort, sous le titre : *Les raisons des forces mouvantes avec diverses machines et plusieurs dessins de grottes et fontaines,* contient, entre autres appareils remarquables, une machine à vapeur, modification de l'éolipyle.

Peu de temps après, en 1629, l'Italien Branca utilisa cette



LE PREMIER AUTOMOBILE CONSTRUIT PAR CUGNOT, EN 1770.

machine rudimentaire en conduisant la vapeur contre les palettes d'une roue et, en lui donnant ainsi une impulsion de rotation.

Mais ce n'était là encore que l'indication enfantine d'un puissant mécanisme. Il était réservé à Denis Papin de donner à la machine à vapeur une forme et un sens plus complets, de la perfectionner jusqu'au point fondamental qu'elle a gardé depuis, malgré tous les embellissements et toutes les transformations survenus. Chacun sait l'histoire de cette découverte. Il n'est pas d'enfant à qui l'on n'ait répété cent fois le récit de la marmite placée sur le feu et de la vapeur soulevant le couvercle. Le moyen d'utiliser cette vapeur et ce couvercle de marmite, était, depuis Héron d'Alexandrie, resté deux milles années en sommeil. Ainsi en est-il des découvertes des hommes. Elles touchent quelquefois au domaine de la pratique élémentaire. Il semblerait qu'un enfant, en jouant, ait pu en saisir l'ingénieux principe. Et pourtant elles restent des siècles sans

1. Salomon de Caux avait été attaché, en qualité d'architecte, à l'électeur de Bavière qui lui donna la direction de ses bâtiments et de ses jardins. Une partie du célèbre château de Heidelberg est due à son talent.

percer et l'homme de génie qui paraît et qui déchire le voile aurait pu venir quelquefois bien plus tôt. Seulement une loi, aussi vieille que le monde, exige que chaque découverte du génie des hommes arrive à son heure, ainsi que la récompense d'un degré avancé de civilisation.

WAGON PRIMITIF VERS 1832, D'APRÈS UNE VIEILLE ESTAMPE.

Denis Papin était protestant. La révocation de l'Édit de Nantes l'obligea à s'exiler en Angleterre et en Allemagne. Ces pays d'où Salomon de Caux avait rapporté son principe de l'*éolipyle* appliqué, accueillirent ce nouveau venu qui leur rapportait, ainsi transformés, les principes mêmes qu'ils avaient indiqués jadis au voyageur français.

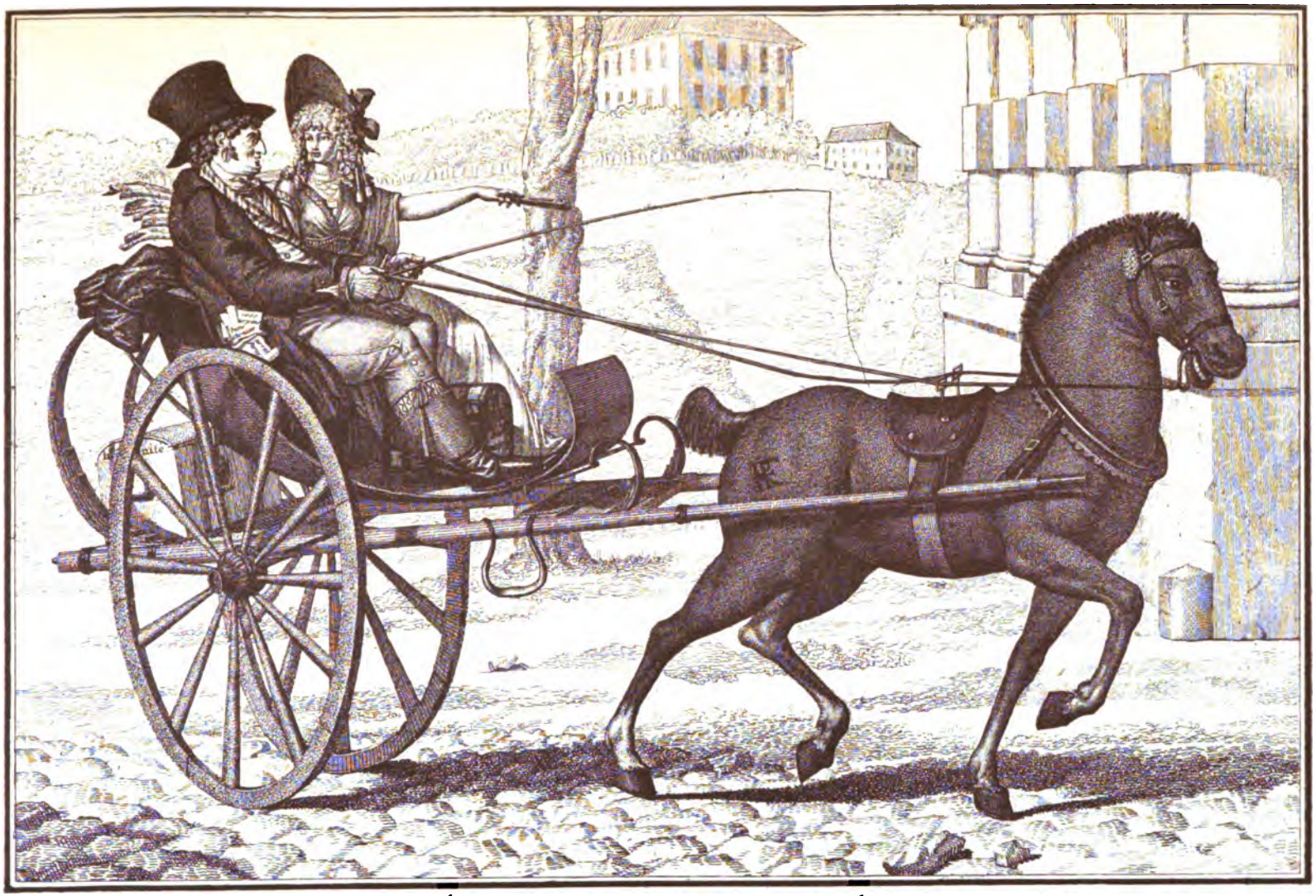
C'est en Angleterre que l'idée devait recevoir sa plus immédiate exécution. De longue date, ce pays éminemment pratique et travailleur avait semblé prévoir la découverte. Écoutez seulement ce qu'en 1618, l'illustre Roger Bacon[1] écrit : « Par la science et l'art seulement... il est également possible d'établir des chars mis en mouvement avec une promptitude merveilleuse, sans le secours d'animaux de tirage, semblables à ce que l'on croit qu'étaient les chars de guerre armés de faux chez les anciens[2]. »

MOHAWK HUDSON TRAIN D'APRÈS UNE VIEILLE GRAVURE SUR BOIS.

Dès 1755, Gauthier forma le projet d'appliquer au transport des hommes et des marchandises le principe de la vapeur d'eau. En 1759, l'ingénieur Robinson, alors élève à l'Université de Glascow, décida d'appliquer cette vapeur à l'action des roues de véhicules. Watt lui-même, en 1754, a laissé une description d'une machine inventée par lui dans ce même but. Ces projets, intéressants théori-

1. Roger Bacon. *Epistola Frat. Rogerii Baconis de secretis operibus artis et naturæ et de nullitate magiæ.* (Hambourg, 1618.)

2. Nous avons vu, dans les premiers chapitres de ce volume, ce qu'il faut admettre sur les chars armés de faux employés par les anciens! Au moyen âge et pendant la Renaissance, les Suisses, dans leurs combats terribles contre la féodalité autrichienne, employèrent, dit une chronique lucernoise, des chars armés de lames coupantes.



DÉPART DES REMPLACÉS.

Ou Tableau de Paris et de la France en Floréal.

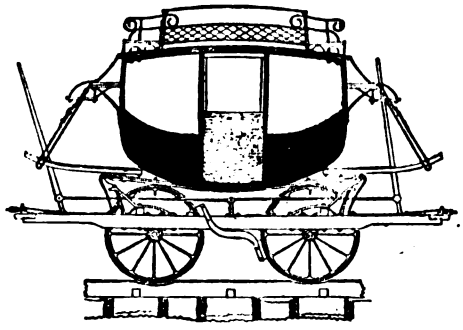
VOITURE LÉGÈRE DE VOYAGE SOUS LE DIRECTOIRE

D'après une Estampe satirique.

quement, ne purent malheureusement être appliqués aussi bien par la construction. Aussi peut-on dire réellement que l'homme qui, le premier, établit la voiture se mouvant à l'aide de la vapeur est le Français Nicolas-Joseph Cugnot, ingénieur. Le maréchal de Saxe, le général de Gribeauval, le duc de Choiseul, ministre de la guerre de Louis XV, comprenant de quelle utilité militaire et économique pourrait être un appareil basé sur les données de Cugnot, en ordonnèrent la construction. « La voiture de Cugnot, dit Deharme, était un fardier à trois roues, destiné au transport des canons. La vapeur produite dans une chaudière placée en porte-à-faux agissait dans deux cylindres en bronze dont les pistons, alternativement soulevés et abaissés, actionnaient un petit arbre à manivelle, relié au moyen d'engrenages à la roue d'avant. Cette roue était garnie d'un large cercle faisant prise sur le sol au moyen de fortes saillies et pouvait, à l'aide d'engrenages placés sous la main du conducteur, se déplacer sur elle-même de manière à faire prendre au véhicule les directions variées de la route à parcourir[1]. »

PREMIÈRE LOCOMOTIVE AMÉRICAINE.

On peut voir encore aujourd'hui, au Conservatoire des Arts et Métiers, cette machine primitive de Cugnot[2]. Les expériences tentées avec une machine aussi peu perfectionnée ne pouvaient réussir pleinement. Le *cabriot* ou *fardier à vapeur*, ainsi qu'on appela la nouvelle voiture, commença, paraît-il, par renverser les murailles[3].



WAGON PRIMITIF DU MOHAWK ET HUDSON RAILWAY, EN 1831.

Pourtant ceux qui virent cette

1. *Les Merveilles de la Locomotion.*

2. Cugnot, sur la proposition du général de Gribeauval, avait obtenu une pension de 600 livres. Mais la Révolution l'en avait privé et il serait mort de misère, si une dame de Bruxelles ne lui fût venue en aide. Il avait soixante-quinze ans, quand Bonaparte, Premier Consul, lui rendit sa pension et en éleva le chiffre à 1 000 livres. Il mourut en 1804.

3. Les expériences, bien que faites discrètement, avaient transpiré dans le public, et chaque fois, les *Mémoires secrets* de Bachaumont en relataient le résultat.

curieuse machine fonctionner ne doutèrent pas que l'idée de Cugnot ne fût reprise, étendue, creusée, et que de son application plus rationnelle ne surgît une importante et puissante découverte. Napoléon, à son retour d'Italie, exprima l'avis, en apprenant l'existence de la voiture de Cugnot, qu'on *pouvait en tirer un grand parti.*

BILLET PRIMITIF DU BOSTON ET WORCESTER RAILWAY, VERS 1837.

Ce parti, indiqué par l'Empereur, n'eût peut-être jamais abouti à la construction des chemins de fer, mais à celle seule des automobiles, si l'imperfection même signalée dans le système de Cugnot n'eût nécessité la construction de rails. Ainsi le dit justement, dans une conférence qu'il fit en 1896, le secrétaire technique de l'Automobile-Club de France, M. le comte de la Vallette :

« Si la voiture Cugnot, avec une machine un peu plus parfaite, une chaudière un peu plus étanche, un foyer un peu plus ardent, eût pu atteindre et soutenir sur les routes ordinaires le quart seulement de la vitesse que possèdent actuellement nos automobiles, *on n'eût pas eu besoin des rails*, on n'eût pas été tenté de les appliquer. »

CHEMIN DE FER DE BALTIMORE ET OHIO. 1830-1835. D'APRÈS UNE VIEILLE GRAVURE.

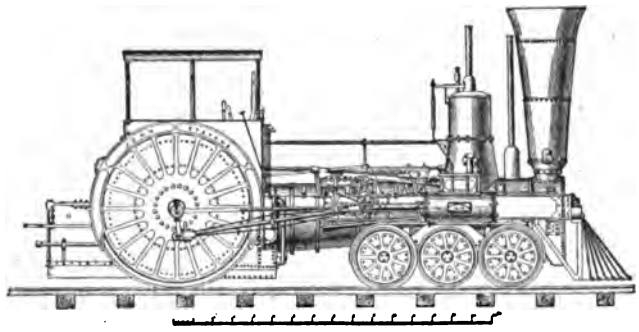
« Si le hasard avait voulu que les premiers essais de Cugnot fussent satisfaisants, on n'eût peut-être pas songé à autre chose qu'à perfectionner la voiture routière. La locomotive mécanique, au lieu d'être lancée par l'industrie sur les rails, eût peut-être été lancée, sur une voie parallèle à celle qu'elle a suivie pendant tout le cours du XIXe siècle. »

Ainsi, quelle qu'ait pu être l'idée de Cugnot, en construisant son fardier, lui-même ne pouvait se douter de l'importance considérable qui en résulterait quelques années plus tard.

Olivier Evans, en 1800, construisit, à son tour, une voiture à vapeur qu'il fit circuler dans les rues de Philadelphie.

En 1802, Trewithick et Vivian, mécaniciens de Cornouailles, employèrent le principe de la haute pression. Ils prirent, en 1802, un brevet pour une voiture similaire et firent marcher leur première locomotive en 1804, sur les rails du chemin de Merthyr-Tydwill, dans le pays de Galles.

Malgré certains perfectionnements notables, ces essais n'avaient



LA LOCOMOTION DE CAMDEN ET AMBOY. — 1848.

point atteint leur développement complet et ne pouvaient pas être utilisés.

Ce ne fut qu'en 1811 que la première application véritable des forces de la vapeur fut expérimentée avec succès. Pour la première fois, on y joignit l'emploi du rail. Celui-ci, ordinaire d'un côté, se trouva, de l'autre, composé de dents crénelées dans lesquelles venaient s'adapter, en tournant, les roues également crénelées du wagon. Cet essai, dû à M. Blenkinsop, directeur des houillères de Middleton, réussit.

MM. Brunton et Blackett, à la suite de cet intéressant essai, tentèrent d'enlever aux roues ce qu'il leur restait encore de défectueux pour rendre plus accessible le frottement sur les rails.

Mais, à Georges Stephenson l'Anglais, et à Marc Séguin, Français, était réservé l'honneur de perfectionner plus complètement, à la fois, le rail, la traction et la machine elle-même.

En 1815, G. Stephenson remplaça les cylindres de suspension par des ressorts. A ces ressorts, un autre inventeur, M. Hackworth, vint appliquer la bielle d'accouplement. Ainsi faite, la machine à vapeur a réalisé une suite importante de perfectionnements.

Jusqu'en 1827, aucune modification ne se trouve apportée à la construction des machines de Stephenson et la première voie ferrée s'établit en France de Saint-Étienne à Lyon. A cet effet, deux machines, envoyées par Stephenson d'Angleterre, sont reçues par le directeur du nouveau réseau, M. Marc Séguin.

Celui-ci, au premier examen, ne manque pas de découvrir le nombre des imperfections qui rendaient l'usage des locomotives encore très dispendieux. Et, avec la belle flamme de l'inventeur, le voici aussitôt à l'œuvre, modifiant, rectifiant, introduisant, dans l'œuvre du mécanicien anglais, la part de transformations qu'il croit nécessaire.

Grâce à lui, la véritable locomotive, telle qu'elle se trouve en usage de nos jours, *achève d'être réellement inventée.*

En octobre 1829, un concours est organisé sur le chemin de fer de Liverpool à Manchester : le prix est décerné à *la Fusée* (the Rocket), sortie des ateliers Stephenson.

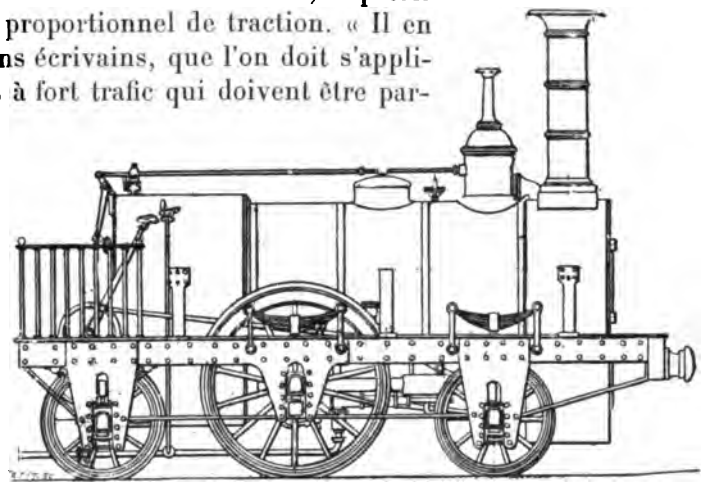
Depuis cette époque, divers savants (MM. Giffard et Lechatelier, entre autres) introduisirent quelques rectifications dernières. Mais ces rectifications sont, à côté de l'invention elle-même, d'une importance secondaire. En réalité, c'est à Stephenson et à Séguin que nous sommes redevables de la locomotive et, partant, des chemins de fer.

CONSTRUCTION DES VOIES. — SYSTÈMES DIVERS. INSTALLATION DES RAILS. — TYPES DE LOCOMOTIVES

L'installation d'une ligne de chemin de fer demande toute une série préparatoire de travaux et de terrassements. A l'origine, la disposition topographique des accidents du sol entraîna de sérieuses difficultés. Il s'agissait d'unifier la voie malgré les obstacles des plateaux et des vallées, de façon à permettre aux voitures de fer de ne point dérailler dans les montées trop ardues ou les descentes trop rapides.

Les ingénieurs durent se soumettre à ces exigences du sol tout en s'efforçant de les tourner. A cet effet, les voies furent construites en *remblai*, en *tranchée* ou à *flanc de coteau.* Dans les contrées très montagneuses, on contourna les rochers de façon à former labyrinthe. Le tracé sinueux, dit en courbe de « fer à cheval » de la ligne du *Pennsylvania Railroad;* celui en lacets du *Wasen*, sur le chemin de fer

du Saint-Gothard, sont des exemples typiques de ce mode de construction. L'usage des souterrains ou *tunnels* est cependant employé de préférence par les ingénieurs[1]. Par les tunnels on évite, en effet, de trop grands détours et le train gagne un temps considérable sur le voyage. Il faut tenir compte, effectivement, dans la marche des trains que ceux-ci, pour conserver une allure égale, doivent, selon la déclinaison ou l'augmentation des courbes du terrain, acquérir ou diminuer l'effort proportionnel de traction. « Il en résulte, disent de bons écrivains, que l'on doit s'appliquer, pour les lignes à fort trafic qui doivent être parcourues par des trains très chargés, à réduire, par tous les moyens possibles, la déclivité des rampes et à augmenter le rayon des courbes[2]. » Les grandes percées des Alpes, du Mont-Cenis, du Saint-Gothard, du Brenner nous fournissent des exemples typiques de ces dispositions accidentées où il a fallu au génie humain de si puissants efforts pour triompher des glaciers, des abîmes, des escarpements et des neiges. Les Américains ont fait mieux encore. Les lignes exécutées pour la traversée de la Cordillère des Andes par les chemins de fer péruviens dépassent en audace les merveilles de nos constructions européennes. La ligne de faîte de la Cordillère se trouve, en effet, à une altitude de 4000 mètres au-dessus du niveau de la mer, et ce n'est qu'à l'aide de rampes d'une hauteur moyenne de $0^m,30$ que les trains parviennent jusqu'au haut. Si l'on considère les résultats auxquels on est parvenu à l'aide des *ascenseurs* et des *puits de mines*, qui, somme toute, ne sont que des chemins de fer



LOCOMOTIVE « LA GIRONDE »[3]. CHEMIN DE FER PARIS A VERSAILLES. — 1833.

1. Lefèvre et Cerbelaud. *Les Chemins de fer.*

2. La vitesse des trains doit être limitée dès que le rayon des courbes descend au-dessous de 500 mètres.

3. Cette vignette et les trois suivantes sont extraites de l'ouvrage *Les chemins de fer*, publié par la maison Quantin.

verticaux, l'extraordinaire construction du chemin de fer péruvien n'a plus rien que d'explicable. Un jour, peu éloigné d'ailleurs, viendra, où, dans les grandes villes, les ascenseurs des maisons se relieront à la ligne souterraine du métropolitain, ce qui permettra aux locataires de n'avoir pas besoin de mettre le pied dans la rue pour se rendre à la gare. (Encore une image pour John Grand-Carteret!)

Au début, les premières constructions de voies furent excessivement dispendieuses; mais, depuis, la perfection s'est introduite ici comme dans la fabrication des locomotives elles-mêmes. Le *wagonnet de terrassement à bascule*, que nous ne devons pas oublier de faire figurer dans ce chapitre de la locomotion, remorqué à présent par de petites machines dues au système Decauville, remplace avantageusement, pour les travaux de déblai et de remblai, les antiques camions. Les dragues, dites excavateurs[1], rendent aussi les plus grands services. Grâce à ces auxiliaires, le travail de terrassement d'un déblai peut s'élever par jour à 800 ou à 1000 mètres cubes, ce qui est un beau résultat.

A côté de celle des tunnels, la construction des ponts et viaducs est la plus importante des opérations que réclame l'installation des voies. Le plus bel ouvrage que nous ayons en ce genre est le viaduc d'Auteuil qui sert au passage du chemin de fer de Ceinture sur la Seine et qui mesure 190 mètres à la traversée de la Seine sur une longueur totale de plus de 1500 mètres.

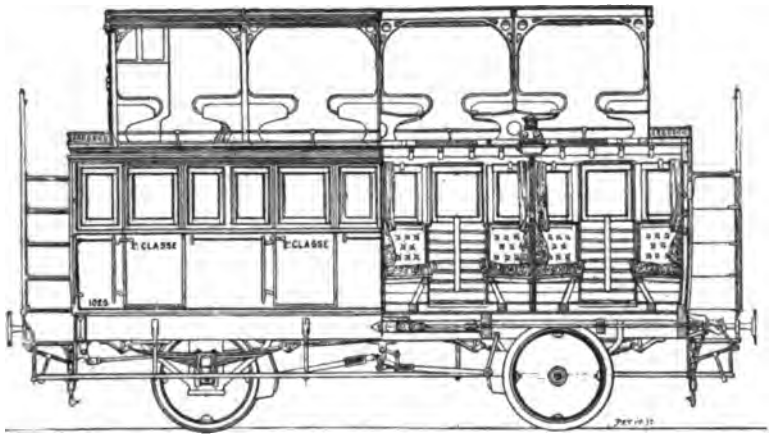
La construction des grands viaducs entièrement métalliques est plus audacieuse et plus extraordinaire encore. Le pont de Poughkeepsie sur l'Hudson est certainement le plus formidable de ceux que nous puissions citer. Il mesure 1550 mètres de longueur et repose sur des arches dont la travée moyenne est de 160 mètres. Même en remontant aux merveilles du monde et aux superbes constructions égyptiennes, jamais il ne fut possible d'admirer un aussi solide chef-d'œuvre du travail humain. Nous n'entrerons pas ici dans tous les détails techniques que comportent ces constructions dont la description trop fidèle nous éloignerait de notre but.

Disons seulement que le percement des tunnels n'offre pas moins de difficultés, et que ces difficultés, comme celles offertes par les précédents travaux, n'ont pas moins été habilement tournées. La construction des tunnels s'exécute selon plusieurs méthodes, suivant qu'il s'agit de les percer dans les couches de terrains dures ou

1. On les employa lors des travaux de trouée du canal de Panama.

friables, compactes ou éboulueses. On attaque toujours l'ouvrage des deux côtés à la fois, et, lorsque la hauteur du sol, au-dessus du tunnel projeté, n'est pas trop considérable, on creuse des puits intermédiaires dont l'orifice servira plus tard à la ventilation. Le travail des tunnels, disons-le, n'est pas très différent de celui des mines.

L'un des tunnels qui aient occasionné le plus de difficultés dans son percement est celui du Saint-Gothard. Dès le commencement des



VOITURE DE SECONDE CLASSE A IMPÉRIALE,
SERVICE DE BANLIEUE, DE LA LIGNE DE PARIS-OUEST.

travaux, disent Lefèvre et Cerbelaud, pendant que la galerie nord de Gœschenen traversait le granit du Val des Schœllenen, la galerie sud d'Airolo était engagée dans les roches aquifères débitant plus de trois cents litres d'eau par seconde.

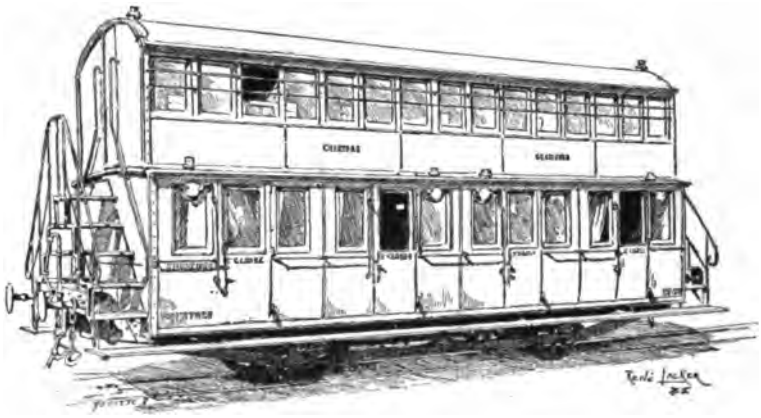
Une fois la *plate-forme*, l'assise du chemin de fer déblayée et préparée, il faut commencer par installer la voie et ses accessoires principaux. Ces derniers sont :

Les *rails* réunis entre eux, bout à bout, par des *éclisses* fixées au moyen de *boulons;* les *rails* sont maintenus sur des *traverses* par des tire-fonds, soit directement, soit par l'intermédiaire de *coussinets*. La *largeur de la voie,* c'est-à-dire la distance entre les deux files de rails, est variable. On estime pourtant que la largeur moyenne ou *voie normale* comprend $1^{m},445$ d'axe en axe des rails.

« C'est à la fin du XVIIIe siècle, dit Deharme, que l'on fait remonter l'emploi des premières *ornières* saillantes en bois, et, c'est dans le voisinage des mines de Newcastle que les rails furent employés

pour la première fois. » Ces *ornières* de bois présentaient cependant peu de solidité. Grâce à William Reynolds, des rails en fonte leur furent substitués. Cette modification dans la matière des rails remonte, selon les uns, à l'année 1768, selon les autres, à l'année 1780.

L'invention des roues à rebord, en 1789, due à Jessop amena encore des transformations dans la structure des rails. Ceux-ci furent simplifiés et se réduisirent à de simples barres de fer fixées sur des



VOITURE A DEUX ÉTAGES DE LA CEINTURE DE PARIS.

traverses en bois. Le rail actuel, dit rail *à double champignon,* est resté le même depuis l'invention de Jessop. Dans certains pays, pourtant (en Allemagne et en Amérique, par exemple), une autre sorte de *rail,* dite *rail à patin,* due à l'ingénieur anglais Vignoles, a été substituée au rail de Jessop. Il n'en diffère, d'ailleurs, qu'en ce que le champignon inférieur a été remplacé par un patin qui lui sert d'appui sur la traverse à laquelle il est relié par des crampons de fer[1].

L'augmentation croissante du nombre des voyageurs et du poids des marchandises transportées, a exigé qu'on apportât dans la fonderie et la construction des rails une solidité plus grande, une assise plus profonde et plus stable dans les fondations.

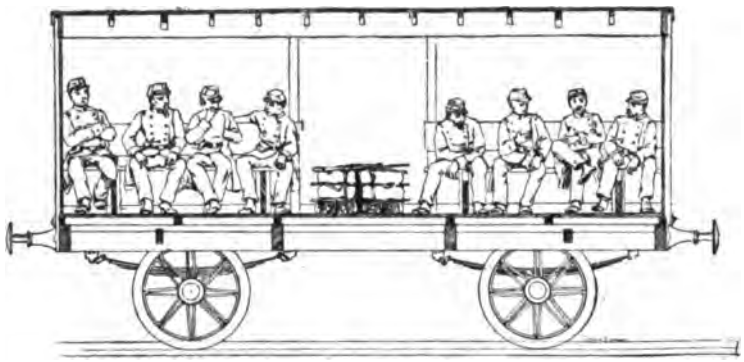
Les machines employées pour traîner les wagons peuvent se classer, depuis celle de Stephenson et Séguin, en plusieurs types principaux. Ces types varient encore selon qu'ils sont affectés à des trains

1. L'Exposition universelle de 1867 a fait connaitre une nouvelle espèce de rails employée en Allemagne et qui présenterait des avantages notables sur les précédents : c'est le rail Hartwich, essayé sur les chemins de fer de Coblentz à Oberlahnstein et de Enskeichen à Mechernich. Ce rail n'est autre que le rail Vignoles augmenté de hauteur, et dont le patin s'est élargi. (DEHARME.)

de voyageurs ou à des trains de marchandises. Dans le premier cas, elles sont construites pour marcher, dit Deharme, à une allure de 35 ou 40 kilomètres; dans le second cas, à celle de 70 kilomètres à l'heure. La seule modification apparente qui les différencie consiste dans la dimension de circonférence des roues motrices qui ont, dans le second cas, jusqu'à $2^m,60$ de diamètre.

Entre les machines à marchandises et les machines à voyageurs n'oublions pas de placer les machines mixtes. Ces machines sont destinées, sur les lignes peu importantes, indifféremment pour le transport des matériaux comme pour celui des personnes.

La vitesse réelle de marche, pour une bonne locomotive, peut atteindre et même dépasser 100 kilomètres à l'heure. Ainsi en est-il du moins pour certains express anglo-américains.



WAGON AMÉNAGÉ POUR LE TRANSPORT DES TROUPES.

A côté de ces machines, d'un emploi encore très général, tend de plus en plus à s'acclimater la *machine-tender*. Les *machines-tenders* portent avec elles leur provision d'eau et de combustible en quantité suffisante. La construction des roues n'est plus la même qu'au temps de Stephenson et Seguin. Il n'est pas de locomotive, aujourd'hui, qui n'ait ses quatre et quelquefois, ses six paires de roues. La machine à marchandises employée sur le réseau du Nord est construite sur ce dernier modèle. Une longue chaudière, surmontée d'un dessiccateur, est couchée sur les six essieux et oblige les douze roues à se mouvoir. La locomotive due aux recherches de M. Meyer varie en ce sens que les deux groupes de six roues se trouvent isolés l'un de l'autre par deux trucks indépendants montés sur des châssis différents.

La machine Queensland, du système Fairlie, employée aux colonies anglaises; celle de M. Haswell; celle de M. Eugène Flachat d'un perfectionnement de cylindres qu'on n'a pas dépassé, sont aujourd'hui les plus communément utilisées.

La machine Jouffroy, elle, diffère essentiellement, comme construction, de celles que nous avons vues jusqu'ici. Au moins peut-elle être utilisée dans les pays de montagnes, d'une manière plus heureuse. M. Jouffroy place la chaudière sur un châssis porté par deux grandes roues à jante plate, et le mécanisme sur un autre châssis supporté en son milieu par une roue unique en fer, garnie

LOCOMOTIVE AMÉRICAINE POUR LES TRANSPORTS SUBURBAINS.

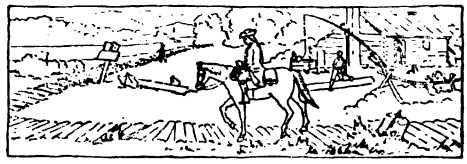
d'une jante en bois destinée à se mouvoir sur un rail strié qui occupe le milieu de la voie.

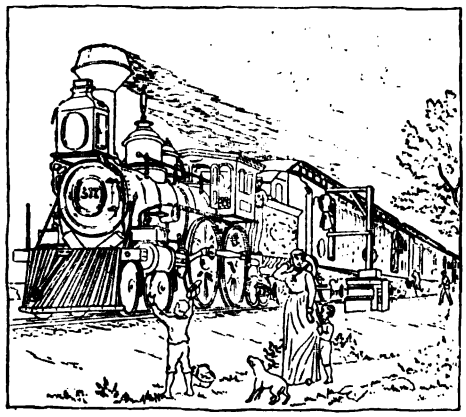
Différents autres systèmes ont encore été employés dans les pays montagneux. C'est ainsi que pour faire le service de 80 kilomètres sur la route du Mont-Cenis, on a fait usage de la machine de M. Fell. Celle-ci a d'ailleurs donné d'excellents résultats, mettant, à accomplir un voyage aussi difficultueux, un minimum de cinq heures.

Les Anglo-Américains, eux, ont renoncé à l'emploi des locomotives à roues motrices indépendantes ou libres, et, dans ces derniers temps, pour accélérer encore la rapidité de leurs transports, ils ont adopté le système des grandes roues motrices de $2^{m},46$ de diamètre et du poids adhérent de 17 tonnes. Ces machines parcourent, en la seule durée de huit heures, tout le vaste espace de rails qui sépare Londres d'Édimbourg, le Great-Northern-Railway (648 kilomètres). Des machines du même genre sont employées également en Italie, sur le réseau de Turin.

Aux États-Unis, les locomotives varient du tout au tout du sys-

tème européen. Elles varient d'abord par l'évasement du tuyau de la vaste cheminée, disposé en entonnoir, de façon à pouvoir recueillir toutes les flammèches qui s'échapperaient du tuyau intérieur. Ce qui frappe le plus les yeux, dans la locomotive américaine, c'est, à côté de la dimension de cette cheminée, celle non moins vaste de la lampe destinée à éclairer la voie en avant. Un autre appendice, ignoré des constructeurs européens, fait encore l'ornement de la locomotive américaine. C'est le *cow-catcher* (chasse-vaches) destiné aux mêmes usages que le simple chasse-pierres de nos machines, avec cette différence toutefois, qu'il est de dimensions beaucoup plus grandes. La cloche d'avertissement est également plus large. Quant au mécanicien et au chauffeur, ils se logent, sur ces confortables machines, dans une sorte de petite cabine vitrée, bien close et qui permet aux deux hommes de mieux conduire la manœuvre, en les mettant à l'abri des intempéries de toutes sortes.





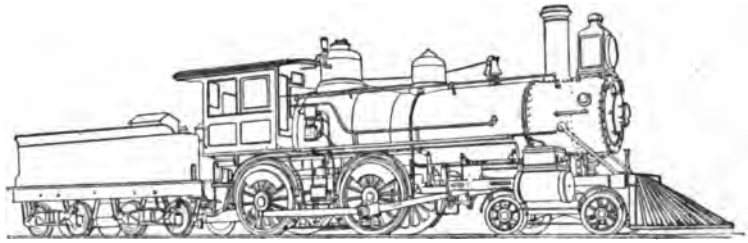
LE PROGRÈS DE POSTER. 1776-1876.
D'APRÈS UN DESSIN DU POST OFFICE
DEPARTMENT NEW YORK.

D'autres systèmes de locomotives méritent encore d'être signalés. Mais comme ce sont, pour la plupart, des machines à air comprimé et à électricité et qu'on ne les emploie que pour la traction des tramways, nous en parlerons au prochain chapitre (*tramways et cycles*).

LE WAGON. — LES GARES

Certains esprits chagrins ont dit que le machinisme amènerait une perturbation notable aussi bien dans le sort du travailleur que dans la condition du travail. Certains autres, plus chagrins encore, ont prétendu que l'invention des locomotives retirait aux expé-

ditions en diligence tout le piquant et tout l'imprévu que présentaient ces véhicules à la désespérante lenteur, aujourd'hui classés dans le musée des légendes entre le turban d'Hadji Stavros et le burnous d'Ali-Baba. D'aucuns même n'ont pas hésité à décréter les chemins de fer d'*inesthétiques* et à déclarer leur haine pour ces chars de construction scientifique dont la forme leur apparaissait



LOCOMOTIVE AMÉRICAINE ACTUELLE.

incompatible avec les idées de poésie et d'art. A ces derniers surtout, nous pourrions répondre, en disant que la poésie n'existe que là où l'on veut vraiment la voir; que toute chose, vue sous un certain jour et sous un certain angle, peut se présenter avec un aspect souverain de beauté. La poésie du chemin de fer, à bien réfléchir, est au contraire d'une intensité profonde. De grands écrivains, de grands peintres ont réussi à la traduire avec une diversité et un pittoresque qui prouvent combien sont vaines toutes ces protestations réactionnaires. Qui ne connaît les admirables toiles du grand Turner? Les représentations de locomotives sont d'un éclat et d'une intensité dont la lumière n'a été dépassée par aucun. Les poèmes du grand Walt Whitman, le noble barde américain, tout de puissant lyrisme et de vie ardente, ne se sont point bornés à célébrer la luxuriante nature des États du Nord. Ils ont chanté aussi la gloire des chemins de fer et des rails reluisants.

Émile Zola, en France, a donné, dans l'un de ses plus puissants romans : *La Bête humaine*, une image fidèle de ces bêtes de fer qui sont aujourd'hui l'un des ornements des campagnes dont jadis elles furent, dès le début, la terreur. Claude Monet, le bon peintre a, dans quelques-unes de ses toiles, dessiné, bouffée de fumée et de feu, masse de fonte lancée à toute vapeur, plusieurs de ces trains pesants et désordonnés.

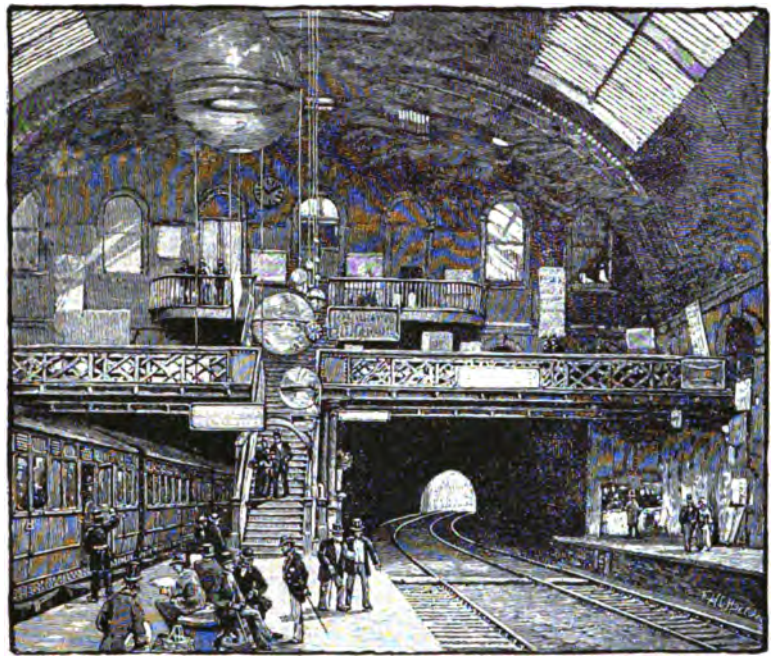
Il n'est pas de personne aujourd'hui, ayant voyagé en chemin de fer, pour qui nous croyions nécessaire de faire la description d'un

La Locomotion
militaire
XIXe siècle
1er empire

Caissons de
munitions
fourgons à vivre

VOITURE DE POSTE ANGLAISE AU DÉBUT DU XIXe SIÈCLE

wagon. On pourra d'autant mieux apprécier la perfection moderne de ces véhicules, en se reportant à l'origine de leur usage. Au début, les voitures de troisième classe (lignes de Rouen, d'Orléans et d'Alsace) étaient ouvertes à la façon de certains tramways actuels. Ce n'est que par la suite, après certains accidents et de nombreuses récla-



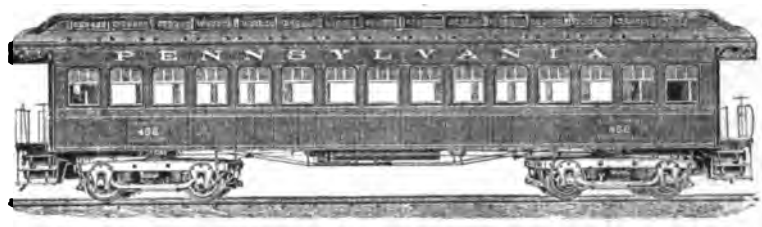
UNE STATION SOUTERRAINE DU MÉTROPOLITAIN A LONDRES.

mations, que ces wagons eurent des parois latérales. Les wagons de troisième classe, sans être, aujourd'hui, d'un confortable remarquable, ont réalisé cependant bien des progrès sur l'ancien système. Presque toutes les lignes de banlieue ont, en outre, des impériales avec toit dont l'usage, en été, est des plus agréables.

La carrosserie dans les chemins de fer, d'abord massive et incommode, n'a donc point tardé à se modifier avantageusement. Nous nous devons de dire, pourtant, que certains réseaux sont mieux ordonnés les uns que les autres, que certaines compagnies, plus riches et plus généreuses que leurs rivales, ont donné à ces wagons de troisième classe, — qui, somme toute, sont pour elles les plus fructueux, — un aménagement moins rudimentaire et plus confortable.

La Compagnie *Paris-Lyon-Méditerranée*, mieux que d'autres encore, a donné, par son nouveau matériel des trains de luxe, une idée de ce qu'elle compte réaliser avec les wagons des classes modestes.

Les voitures se divisent aujourd'hui, sur les réseaux français et



WAGON ACTUEL DES VOYAGEURS DU CHEMIN DE FER DE PENNSYLVANIE.

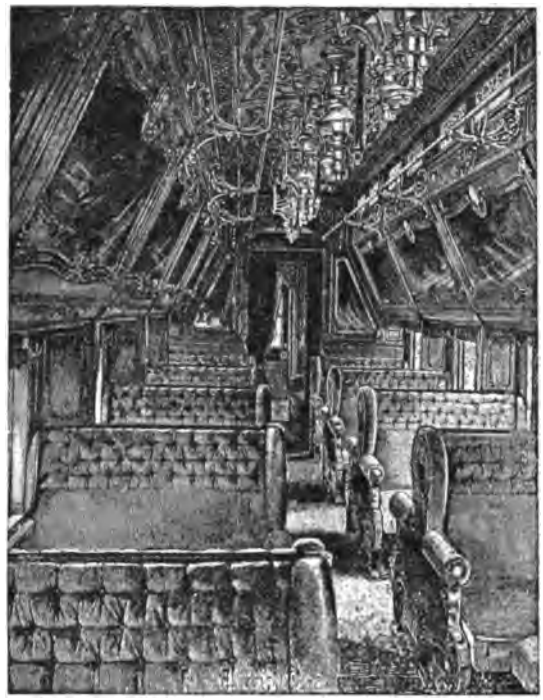
étrangers, en voitures à compartiments séparés et en voitures à intercirculation ou à couloir. Les premières, disent Lefèvre et Cerbelaud, sont encore d'un usage presque général sur les lignes françaises, et, en dépit des avantages divers que présente le matériel à couloir, il est incontestable que les voitures à compartiments séparés répondent mieux à nos habitudes d'isolement en voyage, habitudes qui nous font rechercher de préférence les compartiments où il n'y a que peu ou point de voyageurs.

L'introduction des wagons-lits, des sleeping-cars, des *dining-cars* ou voitures-restaurants circulant sur quelques-unes de nos lignes principales, a rendu plus agréable encore aux touristes un voyage déjà bien abrégé par la rapidité des progrès de la vapeur.

Il y a encore, en Allemagne, sur certaines lignes primitives, des voitures à quatre, six et même huit roues. Ces dernières ont beaucoup de ressemblance avec les wagons américains. Quant aux autres, elles sont du type de nos wagons français. Ces longs véhicules avec larges portières, couloir central, banquettes transversales, se rencontrent encore dans quelques embranchements du royaume de Wurtemberg.

En Amérique, il n'y a, généralement, qu'une seule classe de voitures destinées à l'usage commun. Ces voitures, portées sur deux trucks à quatre roues chacun, ont parfois jusqu'à 18 mètres de longueur. Les couloirs sont disposés d'une façon transversale, et chacun dans ces véhicules peut circuler sans descendre, depuis une extrémité jusqu'à l'autre du train. Il y a de ces wagons qui

peuvent contenir jusqu'à quatre-vingts personnes, ce qui est un chiffre respectable de voyageurs. Le chemin qui va de New-York à San Francisco et qui traverse l'Amérique septentrionale dans toute sa largeur n'a pas moins de 5000 kilomètres de longueur. Le trajet de l'une à l'autre des stations extrêmes dure six journées. Les voyageurs qui l'effectuent ont besoin d'être logés, chauffés, éclairés, nourris. La compagnie ne recule devant aucune de ces exigences et assure à ses hôtes le plus grand confortable possible. On y trouve bains, coiffeurs, bibliothèques, etc., etc. — Il est intéressant, à ce sujet, de dire combien, grâce aux merveilles de la locomotion, les voyages ont été abrégés. Lorsque Jules Verne, qui n'est pas seulement un romancier, mais qui est aussi un savant, écrivit son *Voyage en quatre-vingts jours* il n'avança point une hypothèse téméraire.



UN WAGON DE PULMAN-VESTIBULED SLEEPING EN AMÉRIQUE.

Voici, en effet, d'après Deharme, quelques indications sur la façon d'accomplir ce voyage, qui n'ont rien que de très naturel :

De Paris à New-York	11 jours.
De New-York à San Francisco (chemin de fer	7 —
De San Francisco à Yokohama (bateau à vapeur)	21 —
De Yokohama à Hong-Konk (bateau à vapeur)	6 —
De Hong-Kong à Calcutta (bateau à vapeur)	12 —
De Calcutta à Bombay (chemin de fer)	3 —
De Bombay au Caire (bateau à vapeur et chemin de fer)	14 —
Du Caire à Paris (bateau à vapeur et chemin de fer)	6 —

Avec les perfectionnements de toutes sortes apportés par les Américains dans la construction de leurs voies, avec les rapides progrès que ne manquent pas de réaliser dans les Indes les ingénieurs anglais, la durée de ce voyage se trouve déjà fort diminuée et il est fort possible qu'au prochain siècle, un touriste puisse recommencer le voyage de Philéas Fogg en moins de soixante jours.

Dans nos compagnies françaises, les wagons sont, la plupart du temps, reliés entre eux, à l'aide du frein Westinghouse. Ce frein peut être mis en action chaque fois qu'on provoque la sortie de l'air comprimé contenu dans une conduite qui règne sur toute la longueur du train. Si donc le bouton d'appel, placé dans chaque compartiment, n'est autre que la tige de manœuvre d'une valve de sortie de l'air et qu'on ait vissé un sifflet sur le toit de la voiture à l'orifice de cette valve, quand un voyageur agira sur le bouton d'appel, il provoquera du même coup la mise en action des freins sur toute l'étendue du train, et le fonctionnement du sifflet de la voiture d'où est parti l'appel; en même temps, il fait fonctionner, grâce à un dispositif spécial, un second sifflet disposé sur la machine près du mécanicien. Le train ralentit sa marche, il peut être rapidement arrêté, et l'air continuant à s'échapper, le sifflet de la voiture ne cesse de retentir que lorsqu'on vient refermer la conduite et remettre les choses en état, après avoir pris connaissance des causes de l'appel. C'est ainsi que, grâce au frein Westinghouse, on a évité des accidents et bien des collisions. Et cependant, combien fréquents!

Depuis plusieurs années déjà, on voit circuler, sur les principales lignes des réseaux européens, des trains entiers de luxe appartenant à la *Compagnie internationale des wagons-lits*. Ces trains à intercirculation offrent aux voyageurs tous les perfectionnements et tout le meilleur confort des plus grands hôtels continentaux. Les wagons qui ne deviennent wagons-lits que le soir, se transforment en effet, pour le jour, en élégants compartiments, séparés; en *wagons-salons* destinés aux conversations et aux lectures, en *wagons-fumoirs*, en *wagons-restaurants*, en *wagons-toilette*, etc.

Les longs voyages de Paris à Salonique et Constantinople (Orient-Express), de Paris à Lisbonne (Sud-Express), de Calais à Nice et à Rome (Méditerranée-Express), etc., qui sont, pour ainsi dire, directs et qui mettent les voyageurs à l'abri de toutes les exigences de

PROMENADE EN « SOCIABLE »
VOITURE VIS-A-VIS A LA MODE EN ANGLETERRE DE 1800 A 1820

correspondance, s'effectuent dans les voitures de la Compagnie générale des wagons-lits. Les *sleeping-cars*, les *wagons-restaurants* ne sont pas cependant la propriété exclusive des grandes voies de communication, et on les trouve communément employés sur les lignes de moindre importance. Les *wagons-restaurants* présentent, entre autres avantages, celui de permettre une économie de temps

EN DINING-CAR, CHEMIN DE FER DE CHICAGO, BURLINGTON ET QUINCY.

sur les minutes que les voyageurs perdaient autrefois dans les buffets des gares et qu'il leur est si facile de pouvoir dépenser maintenant dans l'intérieur des trains.

A côté des wagons de marchandises et des wagons de voyageurs, nous nous devons de signaler encore les autres genres de wagons réservés à un usage étranger. Au nombre de ceux-ci, nous placerons les *wagons-poste* qui rendent les plus grands services. Ces wagons sont installés intérieurement en manière de bureaux et sont éclairés par de fortes lampes Carcel. Une boîte aux lettres, disposée sur la portière, reçoit, en chemin, les lettres isolées que le public y dépose en passant.

Les *wagons pénitentiaires*, qui dépendent de l'administration du même nom, répondent au besoin de la maréchaussée qui s'en sert pour transporter avec excès de prudence les prisonniers qu'on leur

confie. Ces wagons sont disposés d'une façon identique à celle des voitures cellulaires ordinaires : un couloir central est réservé où se promène le gardien chargé de la surveillance des détenus.

Les *fourgons à bagages* ou wagons supplémentaires à la suite ressemblent aux wagons de marchandises. C'est là qu'on place les objets encombrants de toute nature que tout voyageur a le droit d'emporter avec soi. C'est généralement dans les fourgons à bagages que prennent place les principaux employés affectés au bon fonctionnement du service : le chef de train et le garde-frein. Ce dernier est installé sur un siège élevé qui lui permet de surveiller la conduite générale du train, et cela à l'aide d'un vitrage ou *vigie* qui domine la toiture du fourgon et d'où le regard peut s'étendre.

Il y a encore bien d'autres wagons : les *wagons à lait* où les brocs sont disposés sur plusieurs étages dans des caisses à claire-voie; les *wagons-messageries*, les *wagons-écuries*, les *wagons militaires* pour le transport des hommes et des chevaux en cas de guerre et de mobilisation; les *wagons-tombereaux* destinés au trafic de la houille, des pierres et des matières agricoles.

Jetons, à présent, un coup d'œil sur les gares. Celles-ci sont des plus variées et forment l'une des branches les plus importantes de la locomotion par voie ferrée. Ces gares — dont la puissante hiérarchie s'étend depuis le logis de la simple garde-barrière jusqu'aux gares monumentales où l'on emploie des centaines de gens — forment pour ainsi dire la ligne géographique qui aidera à tracer, sur la carte, la courbe du réseau, avec les points principaux de relais. La gare est devenue l'un des plus indispensables monuments de la grande vie active contemporaine. C'est par elle que l'homme apprend à vivre d'une vie plus large, plus active et mieux ordonnée, car c'est par elle qu'il lui est permis de sortir de sa bourgade pour étendre, au delà de son clocher, la vaillance de ses efforts et la noble foi vers des aspirations nouvelles. Les gares ont transformé presque entièrement les campagnes. Elles sont devenues, au centre même des pays civilisés, les moyens les plus puissants de civilisation. Depuis que les gares existent, les habitants des parties les plus éloignées de la France ont appris à se connaître. Si vraiment les réseaux de chemin de fer sont les artères formidables qui partent de tous les points du grand corps français pour aboutir au cœur, Paris, les gares sont, elles, les principaux agents de cette révolution. C'est par elles que s'accomplit la prodigieuse œuvre sociale qui a pour fin la fusion des races. Car les chemins de fer ne s'arrêtent pas aux fron-

tières. Ils franchissent sans difficulté les limites des États et les limites de la nature; ils passent par-dessus les obstacles réputés infranchissables et, de la sorte, portent aux confins du monde la notion de la liberté, du travail et de la science nouvelle.

Depuis les modestes cabanes de passages à niveau jusqu'aux halls gigantesques de Saint-Lazare ou à l'antique hangar de Montparnasse, les gares françaises ne marquent pas toujours de leur présence le summum des progrès accomplis partout ailleurs.

Que sont toutefois les ex-hôtelleries des diligences, ou les pauvres bureaux d'omnibus à côté de ces constructions énormes où retentissent sans cesse, avec la stridence des sifflets, l'appel des stations, le halètement des locomotives, les mille bruits de la vie ardente et impatiente, qui s'écoule au milieu du fer et du feu, de la fonte et des clameurs, de la vie contemporaine âpre et fiévreuse, noblement active, faite de labeur immense et de puissant effort.

Le plus généralement, on construit les gares dans les endroits à niveau de la voie, de façon à faciliter aussi bien le transfert des marchandises que celui des voyageurs. Ce système se modifie le plus souvent aux environs des villes, lorsque la voie est en *tranchée* et se trouve former fossé par rapport aux rues de la ville. En ce cas, la station est construite de façon dite *station à cheval,* c'est-à-dire qu'elle forme voûte au-dessus de la voie, et aboutit à celle-ci par de larges escaliers latéraux. La nouvelle gare de Sceaux, au Luxembourg, offre un exemple de ce système de station à cheval. De même la gare de Vincennes et toutes les gares de métropolitains.

A la gare Montparnasse un fait tout différent se produit; cette fois, en effet, c'est la gare qui est surélevée à la hauteur de la voie et qui domine la ville. Cette disposition n'est d'ailleurs pas totalement parfaite. Tout le monde se souvient encore de cet accident survenu il y a quelques années : une locomotive lancée à toute vapeur, n'ayant pu être arrêtée à temps, vint se heurter aux buttoirs qu'elle renversa, monta sur le quai, perça le mur de la gare et vint s'abattre au beau milieu de la place de Rennes où elle broya une malheureuse marchande de journaux. Si, par hasard, au lieu de tomber de côté, la locomotive était tombée d'aplomb, ses quatre roues reposant sur le sol, elle eût certainement continué à marcher et eût descendu la rue de Rennes jusqu'à la place Saint-Germain-des-Prés.

Sans doute peut-on reprocher aux gares de chemins de fer de ne

pas présenter des qualités esthétiques brillantes. Leur construction est lourde, sans élégance, sans ornementation architecturale. Mais ce sont des monuments d'utilité publique, des monuments dont un grand pays ne saurait plus, à cette heure, se passer et de qui dépendent les réalisations de l'avenir...

TRAINS. — ACCIDENTS. — SIGNAUX. — LE MÉTROPOLITAIN

Dans peu, qu'on dit, quel bonheur!
Tout s'fera par la vapeur,
On verra tout l'genre humain
S'promener la canne à la main.
La vapeur, dit un malin,
Va faire un fameux pétrin.
Avec elle, voyez-vous,
J'aurons l'pain à deux sous.
Par la vapeur à Paris
On ira tous les samedis,
A la Courtill', je boirons,
Et le lundi, j'reviendrons.
Des voitures, des chariots,
Galoperont sans chevaux.
C'est tout profit, nous dit-on,
On n'paiera pas d'postillon.

Ces vers satiriques publiés en 1830, par l'*Almanach de Nantes*, donnent une idée du ton avec lequel on acueillit, au début, ces chemins de fer qui devaient révolutionner le monde. Le nombre des caricatures, des couplets populaires, parus à cette époque, est inimaginable. La verve publique s'exerça sur ce moyen nouveau de locomotion, ainsi qu'autrefois elle n'avait pas manqué de le faire avec les carrosses à cinq sols et les cabriolets. Plusieurs accidents, survenus dès le début de l'entreprise, accréditèrent encore ces railleries. La catastrophe du chemin de fer de Versailles, dans laquelle périt l'amiral Dumont-d'Urville, cet homme qui avait plusieurs fois fait le tour du monde, et qui venait en pleine civilisation chercher cette mort qui avait refusé de le prendre dans des pays moins cléments, causa d'abord quelque stupeur. Tout en admirant l'invention scientifique, on redouta l'inexpérience des premiers débuts et l'on n'osa point confier sa vie à ces monstres dont un nombre modeste de victimes ne suffisait point à satisfaire la cruauté.

Les compagnies elles-mêmes comprirent le péril et tâchèrent d'y apporter remède en établissant tout un système de signaux et d'en-

LA LOCOMOTION
en FRANCE
SOUS
LA RESTAURATION

LA DILIGENCE
1825
LA MONTÉE

clenchements dont la manœuvre convenue devait parer à toute collision. Peu à peu, cette police des signaux devenue de plus en plus urgente, à mesure que se multipliaient les communications, dut se transformer en un code dont l'État accepta d'endosser la responsabilité. Un arrêté ministériel, en date du 15 novembre 1885, réglementa l'emploi d'un système uniforme dont l'unification, adoptée sur toutes les lignes, fut à peu près, à la locomotion continentale, ce que les échanges de pavillons et les batteries d'alarme étaient, depuis longtemps déjà, à la locomotion maritime. Par ce fait, un mécanicien d'un réseau, circulant sur un autre, y retrouve les signaux auxquels il est habitué et ne se trouve égaré par aucune manœuvre imprévue de disques, de drapeaux ou de sonneries. L'emploi de ces signaux, commun à toutes les Compagnies, moins important en temps de paix, devient aussitôt, en cas de guerre, d'une utilité supérieure. Les transports militaires peuvent ainsi franchir aisément les lignes de deux exploitations différentes sans avoir de retard à éprouver dans la manœuvre.

De même que les gares, les bifurcations et les tunnels d'une certaine longueur sont munis de signaux destinés à arrêter en temps utile les trains qui pourraient survenir lorsque la voie est occupée. Ces signaux sont de deux types principaux : *signaux à distance* ou *avancés* et *signaux d'arrêt absolu* ou *carrés*.

Un *signal avancé* consiste en un mât vertical tournant autour de son axe et portant, à sa partie supérieure, un disque rouge, en tôle ou en lave.

Ce disque est percé d'un œil rond, garni d'un verre rouge et destiné à laisser passer, la nuit, la lumière d'une lanterne placée derrière. Lorsque le disque est parallèle à la voie ou effacé, la lanterne présente un feu blanc, et le signal indique que la voie est libre. Lorsque au contraire le disque est perpendiculaire à la voie et présente à un train survenant sa face rouge, le jour, et un feu rouge, la nuit, on dit que le signal est fermé et cela signifie que la voie est occupée. La lanterne est munie d'un puissant réflecteur qui permet de l'apercevoir à plus d'un kilomètre.

Les signaux et les aiguilles sont manœuvrés : dans les petites gares par des hommes d'équipe ou des facteurs spécialement désignés; dans les grandes gares et aux bifurcations par des aiguilleurs et des aiguilleurs-chefs.

Tous les signaux dont nous venons de donner la description sommaire, sont des signaux visuels et il peut se produire des circon-

stances atmosphériques telles que le brouillard épais, la neige accumulée, etc., qui empêchent de les distinguer nettement. Ces cas ont été prévus et, dès que l'état de l'atmosphère ne permet pas de distinguer les signaux à 100 mètres de distance, ceux-ci doivent être complétés par des pétards placés sur les rails au nombre de deux ou trois, en avant du signal qu'ils appuient.

Deux services spéciaux assurent, sur tous les réseaux, le bon fonctionnement des trains : la *grande vitesse* qui comprend les voyageurs, les bagages et la messagerie, et la *petite vitesse* qui concerne les marchandises et les bestiaux.

Pour faciliter, dans les grandes gares et les principaux embranchements, la manœuvre des machines, on emploie, le plus souvent, un système de *cabestans hydrauliques :* des machines à vapeur fixes compriment dans de puissants accumulateurs à 50 atmosphères de pression, de l'eau, qui est ensuite amenée, par une conduite avec retour dans les cabestans hydrauliques. En appuyant sur une pédale à ressort, on ouvre la soupape d'admission et le cabestan se met à tourner, entraînant un câble qu'on a eu le soin d'enrouler préalablement autour de sa gorge. Ce câble peut, soit haler, soit virer un wagon. Ce mode de manœuvre, fort commode et très rapide, acquiert, en raison de la répartition de la force sur un grand nombre de points, une utilité incontestable.

Les accidents qui se produisent sur les lignes de chemin de fer sont moins imputables à la négligence des compagnies qu'aux naturelles perturbations qui peuvent se produire dans le mécanisme des machines. Les causes de *détresses* (accidents) les plus fréquentes sont les ruptures de tubes qui éteignent le feu ou la liquéfaction des vis ou bouchons fusibles qui ne permet plus de maintenir la pression de la chaudière. Un des obstacles les plus difficiles à surmonter est, pour les machines, l'accumulation des neiges sur la voie. Pendant le terrible hiver 1879-1880, la circulation fut presque totalement interdite sur tous les points du réseau français, par suite de l'amoncellement des neiges. Lorsque la hauteur de la neige n'atteint que quelques décimètres, on s'en débarrasse facilement à l'aide du *chasse-neige*. Ce *chasse-neige* consiste en une sorte d'éperon en tôle, formé par la juxtaposition de deux espèces de socs de charrue que l'on installe à l'avant des machines. Les *chasse-neige* américains sont plus puissants encore et ont de plus l'avantage de recueillir la neige, de l'émietter et de la projeter à une très grande distance du train.

EMPLOI DE L'EAU ET DE L'AIR COMPRIMÉ LE MÉTROPOLITAIN. — LE TUNNEL SOUS LA MANCHE

Nous ne pouvons terminer ce chapitre sur les moyens de transport par la vapeur et par voie ferrée, sans dire un mot de cette force puissante et éminemment motrice : l'air comprimé. Nous ne nous appesantirons cependant pas sur ce système, car il réclame, pour son adaptation aux locomotives, de trop puissants réservoirs d'air. En effet, nous savons par la science qu'un mètre cube d'air et un mètre cube de vapeur à même pression produisent un même effet dans le cylindre de la machine; mais cette vapeur, à l'état d'eau, n'occupe, dans le tender, qu'un volume de $3^{lit},50$ qui est les 0,0035 de celui qu'occuperait l'air. Il faudrait donc employer des machines d'une capacité beaucoup trop considérable. Les travaux de M. Andraud et de M. Pecqueur, indépendamment de l'éminente découverte qu'ils comportent, nous laissent entrevoir toute l'impossibilité d'une installation dispendieuse aussi compliquée. L'idée d'installer, tout le long de la voie, un réservoir d'air continuel, présente les plus grandes difficultés de construction. L'Électricité est infiniment plus pratique.

Un autre ingénieur, M. Gérard, n'avait-il pas été plus loin encore et n'avait-il pas résolu de faire marcher les chemins de fer par une sorte de traction hydraulique due à l'accumulation sur le mouvement des roues de tout le liquide tombé des chutes d'eau? Les commissions chargées des différents projets à présenter relativement au futur tunnel sous la Manche ont cependant réclamé, concurremment à celui de la vapeur d'eau, l'emploi de l'air comprimé ou de la force hydraulique pour la traction des trains souterrains.

Ainsi, en cinquante ans, nous avons vu se révolutionner tous les moyens connus de la locomotion; nous avons assisté à la décadence lente et inévitable de tous les systèmes de traction; nous avons vu le public, habitué d'abord aux routines de l'antique diligence et de la non moins antique malle-poste, se rebeller d'abord contre les chemins de fer, les regarder avec surprise, les adopter enfin. Depuis les réseaux se sont multipliés par toute la terre. Le globe entier est maintenant sillonné de vastes traînées de fer qui le font ressembler à une toile d'araignée géante dont les mouches et les papillons à prendre seraient les voyageurs eux-mêmes, ces voyageurs attendus à chaque station, et que viennent avaler au passage pour les emporter dans leurs petites boites de fer à travers l'espace de nombreux trains express et rapides.

Les villes elles-mêmes, jalouses des campagnes, réclament le

métropolitain. La plupart des villes américaines sont pourvues d'un chemin de fer intérieur. Pour l'exposition de 1900, Paris, lui aussi, se verra doté de ce moyen de transport tant attendu.

Il se sera enrichi de bien d'autres progrès, d'abord! Ne parle-t-on pas déjà d'un trottoir roulant, d'un trottoir automobile sur lequel on n'aurait qu'à se placer pour se trouver transporté aussitôt d'un endroit à un autre. Écoutez à ce propos en quels termes un journal annonce ce projet qui paraît du plus pur Jules Verne et qui n'est que l'expression exacte de la réalité :

« Ainsi qu'il en avait été convenu entre lui et le commissariat de l'Exposition universelle, l'inventeur du *trottoir marchant*, M. de Maucomble, a monté, sur le quai de la Seine, entre le pont d'Asnières et la station de Saint-Ouen-les-Docks, un chemin... échantillon.

« Ce chemin, élevé à 2 mètres du sol, a un développement d'un demi-kilomètre; il est double et comprend deux trottoirs parallèles marchant à une vitesse différente : le petit se déplace à raison de $4^{km},500$ à l'heure, l'autre, plus grand, marche à une vitesse double, soit 9 kilomètres.

« Vous avancez, mettez le pied sur l'un des deux chemins et, aussitôt, vous voilà parti à 4 ou 9 kilomètres à l'heure, cependant que le panorama se déroule sous vos yeux. »

Cela existait déjà à Chicago, en 1893, *au world fair*.

Il n'y a décidément plus d'obstacles pour la science moderne, et le génie humain triomphe comme il lui plaît des difficultés de la matière.

CONTROLE DES TICKETS.

TRAMWAYS. — AUTOMOBILES. — CYCLES

IMPORTANCE DE LA LOCOMOTION PARISIENNE

On ne peut, même en usant de déductions, estimer à la légère l'importance du mouvement de la locomotion parisienne, que ce mouvement soit celui de la rue ou du fleuve, et il importe, pour cela, de s'en rapporter aux chiffres exacts fournis par les Compagnies elles-mêmes.

Si nous vous reportons à l'année 1886, et que nous comparions les chiffres de mouvement de cette année avec ceux de 1854, voici à peu près la différence sensible que nous obtiendrons :

	ANNÉES.	
	1854	**1886**
	—	—
Nombre maximum de voitures en service.	400	916
— de chevaux.	3 728	12 805
Nombre de voyageurs transportés.	34 080	180 512 718

Le mouvement est, aujourd'hui, bien plus considérable encore et peut, en quelque sorte, se décomposer comme suit :

Nombre de voyageurs transportés en 1898.	par la Cie générale des omnibus	210 520 800
	par la Cie des tramways Nord et Sud . .	60 721 200
	par le chemin de fer de Ceinture. . . .	41 120 030
	par les Cies des Bateaux-Omnibus, Hirondelles et Bateaux-express	29 315 600
	Ensemble. . .	341 677 630

Près de 342 millions de voyageurs par an! Voilà quel est, en moyenne, le chiffre du mouvement actuel des transports opérés par les différents services de locomotion parisienne. N'est-ce pas formidable? Ne doit-on pas être effrayés, à la pensée de ce que sera dans dix autres années cette cité que sillonneront le métropolitain, les automobiles, les cycles, les tramways à vapeur, les trottoirs roulants, les chaussées aériennes? Même Londres ou New-York, même Chicago, même San Francisco ne peuvent, aujourd'hui, que faiblement donner une idée de cette colossale vision de l'avenir[1].

Seul Robida, l'admirable visionnaire du XXe siècle, possède assez de pittoresque, assez de relief, assez de drôlerie pour rendre l'aspect de ces bêtes de fer hérissées de roues et d'hélices, écumantes de feu et de vapeur dont la présence épouvantera le tranquille recueillement des jeunes gens d'aujourd'hui, devenus alors de moroses et inactifs vieillards. Alors, sans doute, automobiles, chemins de fer et cycles ne seront plus les disgracieux colosses de fonte de cette heure. Des artistes, des décorateurs, des sculpteurs de toute sorte auront fini par trouver une forme aux machines lourdes et pesantes dont aucun ornement ne

OMNIBUS PARISIEN,
SECONDE MOITIÉ DU XIXe SIÈCLE.

1. Veut-on savoir où entraîne un tel tumulte de chevaux, de voitures et de chemins de fer? Apprenez pour cela ce que coûte le seul entretien de la chaussée parisienne : « L'entretien du pavé de Paris coûte annuellement de 23 à 24 millions. Bien que le pavage en bois se soit développé, c'est à beaucoup près le pavage de pierre qui est le plus usité : il couvre 6 040 000 mètres carrés. Pour la seule retaille des vieux pavés, on dépense chaque année plus de 100 000 francs. Cette retaille est faite par l'association des piqueurs de grès qui l'exécute au prix de 70 francs le mille ; elle a donc à peu près 1 600 000 pavés à retailler tous les ans. Le pavage en pierre, l'asphalte et l'empierrement coûtent environ 9 millions, l'entretien du pavé de bois coûte 3 millions. Sur le sol de Paris passent 50 000 voitures par jour en moyenne : 1 600 omnibus et tramways; 15 000 voitures de place, 14 000 voitures particulières ; 16 000 voitures de commerce, etc. D'après les statistiques municipales, il passe, par vingt-quatre heures, avenue de l'Opéra 36 200 chevaux traînant 29 500 voitures, soit 2 262 chevaux par mètre de largeur !!! Pour supporter un tel mouvement, les chaussées doivent être couvertes de granit de la Manche, des Côtes-du-Nord et des Vosges; ou d'ardoises de la Mayenne, de l'Orne et de la Sarthe... » Oh! chaussées de Brunehaut et de Philippe-Auguste, chaussées anciennes, auprès de celles-ci vous n'êtes que des sentiers boueux à peine bons au passage des mulets!

vient parer le mécanisme compliqué, les ailes battantes, les roues tournantes, l'allure saccadée et lourde. Avoir inventé l'automobile, le tramway à traction, le tandem, ne suffit point. Encore faut-il les débarrasser de l'insuffisance de grâce qui les rend pareils à des pachydermes repoussants ou à des araignées géantes. Le break, le coupé, le vulgaire fiacre populaire doivent à la seule présence du cheval quelque chose de vivant, d'élancé et de curieux; l'automobile, le tramway à traction, sauf la très moderne locomotive, doivent, au contraire, à son absence un aspect inélégant et attristant.

La carrosserie moderne, essentiellement basée sur l'emploi du cheval, n'est point apte à saisir les rapports que l'esthétique la plus rudimentaire pourrait avoir avec la construction des véhicules artificiels. Voici, à ce propos, ce que le regretté Paul Arène écrivait, en 1895, sur l'*Esthétique des voitures automobiles :* « Par quelle étrange folie le problème étant d'établir un véhicule destiné à marcher sans cheval, ces messieurs le conçoivent-il exactement le même que si un cheval ou deux chevaux devaient s'atteler devant?

Le principe fondamental de l'art n'est-il pas de revêtir tout produit du travail humain, soit marmite soit cathédrale, soit voiture automobile, d'une forme appropriée à sa fonction?

Nos anciens connaissaient ces choses, ils ont voulu et su créer, mais aujourd'hui les procédés sont plus simples.

Vous voulez une automobile? Parfait! Au lieu de se fatiguer l'imagination, on va prendre le premier fiacre à galerie venu, couper brancards et avant-train et mettre dedans un tourne-broche.

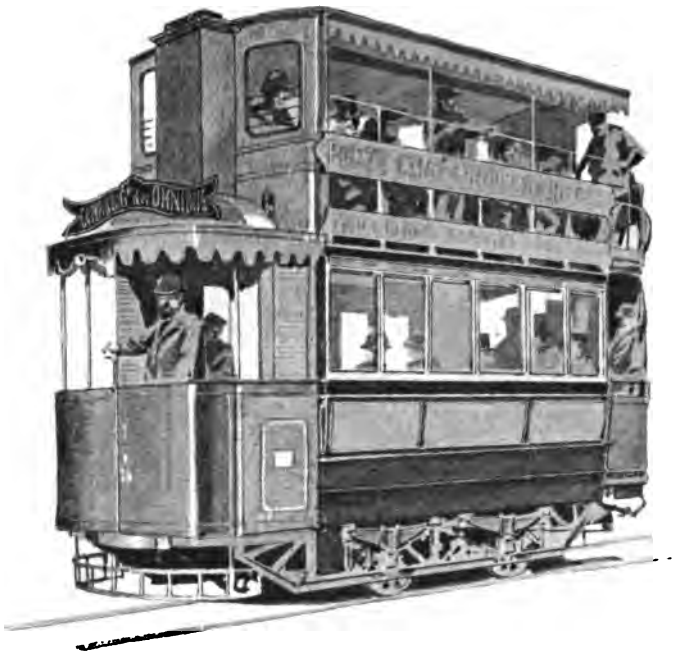
De là ces camions, machines d'allure inquiétante et larvaire, qui, vision de cauchemar, s'en vont cheminant sur le ventre, comme des escargots décapités.

Puisqu'un siècle nouveau commence où la machine, devenue l'universel serviteur, doit, en attendant de libérer l'homme, rendre au grand air des pâturages « la plus belle conquête que l'homme ait jamais faite », puisque la poussière des routes, que ne parcourent plus commis voyageurs ni rouliers, a perdu cette fine odeur de vanille due à la torréfaction, opérée par le soleil, des grains d'avoine incomplètement digérés; et puisque bientôt, dans Paris, il n'y aura plus de chevaux que sur nos routes nationales, tâchons au moins de les remplacer dignement. »

Ce poète a mille fois raison, raison comme ont toujours les poètes lorsqu'ils défendent, contre l'envahissement industriel et pratique, cette Beauté que nul ni rien ne saurait faire oublier et que les archi-

tectes de l'Antiquité et de la Renaissance savaient appeler si bien à leur aide pour masquer la disgracieuse laideur des appareils.

Cet appel a d'ailleurs été entendu. Les constructeurs ont admis les justes reproches des artistes. Déjà le *Figaro*, dès 1894, ouvrit une sorte d'enquête où la question de la décoration automobile, posée en questionnaire, était livrée à la solution des correspondants. « *Habituer le regard à ne plus chercher les chevaux devant la voiture. Remplacer l'affreuse forme des voitures actuelles par un modèle élégant, original et pratique.* » Voici ce que demandait, en substance le *Figaro*. Il s'agissait, non point de modifier le côté technique des machines, ce qui était inutile, mais bien d'en approprier le poids et le mécanisme aux formes ordinaires des coupés, calèches, phaétons, vis-à-vis, victorias, breaks, omnibus, etc.

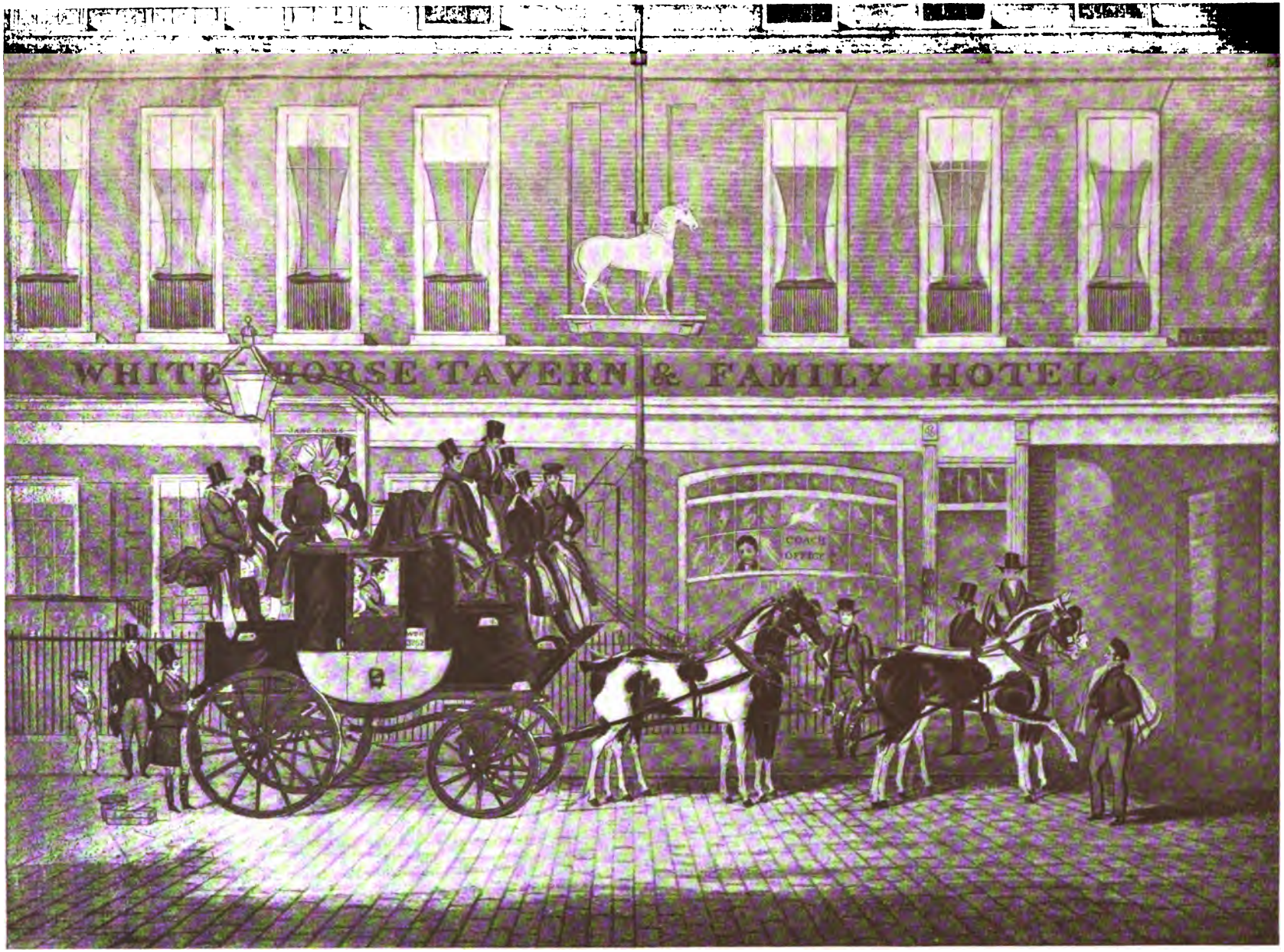


TRAMWAY A VAPEUR.
GÉNÉRATEUR A VAPORISATION INSTANTANÉE.
SYSTÈME SERPOLLET.

Les correspondants, malheureusement, plutôt que de s'en tenir aux moyens réalisables, proposèrent les motifs de la plus folle fantaisie mythologique. La plupart crurent utile de remplacer le cheval absent par l'une quelconque des bêtes de l'Apocalypse, et il en résulta l'un des plus fantastiques défilés qu'on ait vus depuis longtemps.

Le concours des Magasins du Louvre, ouvert en 1897, donna de plus sérieux résultats. Il s'agissait cette fois de tenir compte de l'aménagement du mécanisme, tout en recherchant dans le dessin des formes la simplicité la plus élégante et la plus légère[1]. Si les résultats ne furent point encore à la hauteur d'une conception définitive qui pût répondre aux exigences à la fois locomobiles et artistiques, au

1. Parmi les projets adressés aux grands magasins du Louvre, ceux de MM. Pierre Selmersheim, Courtois et Lafore méritent principalement d'être nommés.



LE MAIL « TELEGRAPHE DE CAMBRIDGE » VERS 1828

D'après la peinture de J. Pollard, gravée par Geo. Hunt (Londres).

moins témoignèrent-ils chez les exposants d'une vision plus large, d'une conception plus ingénieuse et mieux combinée avec les exigences techniques du mécanisme. Toutefois, et pour donner à la construction automobile une direction et un sens qui nous semble aussi fatal qu'attendu, citons ces paroles de M. Thiébault-Sisson, publiées dans le *Temps*, et qui nous semblent devoir assez bien augurer sur la solution de l'important problème dont nous traitons : « Pour chercher ce type nouveau de véhicule, écrit M. Thiébault-Sisson, on s'est donné bien du mal sans se douter que ce type nouveau existait, qu'il avait même été créé depuis des siècles. Voyez au grand Trianon, à Cluny, l'opulente série des carrosses où l'ancienne monarchie se prélassait, vous y trouverez, sous forme de traîneaux, une demi-douzaine au moins de modèles dont la forme s'adapterait à merveille à l'automobile, le principe de locomotion étant le même. Infiniment pratique dans le traîneau, le plan triangulaire ne le serait pas moins dans l'automobile. »

Ah! certes, les modèles ne manquent pas parmi les avant-trains à cou de cygne et les types Berceau si gracieux!

Puissent les fabricants de cycles et d'automobiles s'en convaincre et rechercher là ces précieux conseils de construction que la plu part semblent ignorer; puisse aussi le siècle prochain nous réserver la joie de voir circuler dans les rues quelques-uns de ces traîneaux à la forme élégante et à la courbe légère et onduleuse!

LES TRAMWAYS

Parmi les moyens de locomotion urbaine, celui des tramways est certainement le plus confortable et le plus rapide. Glissant sur un rail ferré direct et ininterrompu, il offre plus de sécurité que l'omnibus au milieu du brouhaha d'une grande ville en action; il présente moins de cahots que toute autre espèce de véhicule et permet, l'été surtout, aux personnes qui fréquentent l'impériale, la plus agréable des promenades en même temps que la plus douce des installations devant la variété du panorama. Depuis que, sur nombre de lignes, l'emploi de la vapeur a été substitué à celui des chevaux, les voyages en tramways ont acquis encore plus d'agrément. On se sert maintenant de ce système de transport entre villes et suburbs et il y a des lignes de tramways Paris-Saint-Denis et Paris-Versailles aussi bien que des lignes Louvre-Passy et Gare de Lyon-Porte

Rapp. Depuis longtemps l'usage des tramways[1] est connu en Angleterre. Vers 1770, on se servait déjà, au nord du Royaume-Uni, de *trams* sur rails destinés au transport de la houille. Mais, ces *trams* étaient à rails plats, les rails saillants (*edge rail*) n'ayant été connus que plus tard. Lorsque les rails furent tout à fait perfectionnés et présentèrent cette rainure où s'emboîta exactement la roue, le système de stabilité fut trouvé enfin et permit de plus solides installations. C'est principalement en Amérique que ce système reçut son

OMNIBUS A VAPEUR, DE DION BOUTON.

application première. Aussi les Anglais appelèrent-ils, dès le début, *american tramways* et les Français *tramways américains*, cette invention des *trams* roulant sur voie ferrée. Voici à ce propos ce que dit le chargé de la mission officielle pour l'étude de la situation des travaux publics en Amérique, M. Malézieux : « Les chemins de fer américains, dit-il, ont atteint aux États-Unis un développement considérable. Ce n'est pas que le système y ait été admis sans prévention et sans obstacles; les conducteurs des voitures ordinaires, les anciennes compagnies d'omnibus et les riverains ont, de concert, lutté contre la pose des rails dans les rues des villes populeuses. Mais ces résistances sont tombées, et Philadelphie, la ville peut-être

1. De *tram* (rail plat) et *way* (voie).

où elles ont été les plus vives, est celle qui est aujourd'hui le plus complètement pourvue d'omnibus sur rails.

« L'avantage fondamental du système c'est la réduction considérable de l'effort de traction. Deux chevaux de force médiocre peuvent traîner des voitures non seulement plus longues mais aussi plus larges et plus hautes, conséquemment plus confortables que les omnibus ordinaires. On peut d'ailleurs employer des roues d'un moindre diamètre et, par suite, rendre l'accès plus facile par les deux marches qui servent à monter ou à descendre aux deux extrémités. Réduction des frais, abaissement des prix, agrandissement de la clientèle qui peut embrasser tous les degés du public, voilà de grands élements de succès.

« Les rails sont quelquefois une gène pour les voitures ordinaires, qui ne peuvent les traverser sans une forte secousse et dont les roues, quand elles viennent à s'engager des deux côtés à la fois dans certains rails creux, ne s'en dégagent pas toujours facilement; mais c'est là un inconvénient accidentel et qu'on a atténué en substituant aux rails à gorge des rails formés seulement d'une nervure saillante et d'une partie évasée. D'ailleurs cet inconvénient est le plus souvent compensé par l'avantage que trouvent les voitures ordinaires à circuler elles-mêmes sur les rails, dans certaines limites de concordance de largeur; les cochers ménagent ainsi leurs chevaux et les ressorts de suspension des voitures, en même temps que le bruit et la trépidation diminuent à l'avantage des piétons, des voyageurs et des propriétaires riverains. Les voitures ordinaires sont amplement tenues de se garer, sur l'avertissement qui leur en est donné, au cornet, pour laisser passer les wagons ou cars.

« Les rails recevant une majeure partie de la circulation réduisent de beaucoup les frais d'entretien des chaussées; ils constituent donc un allégement pour le budget des villes [1]. »

De tels avantages, compris merveilleusement par un peuple

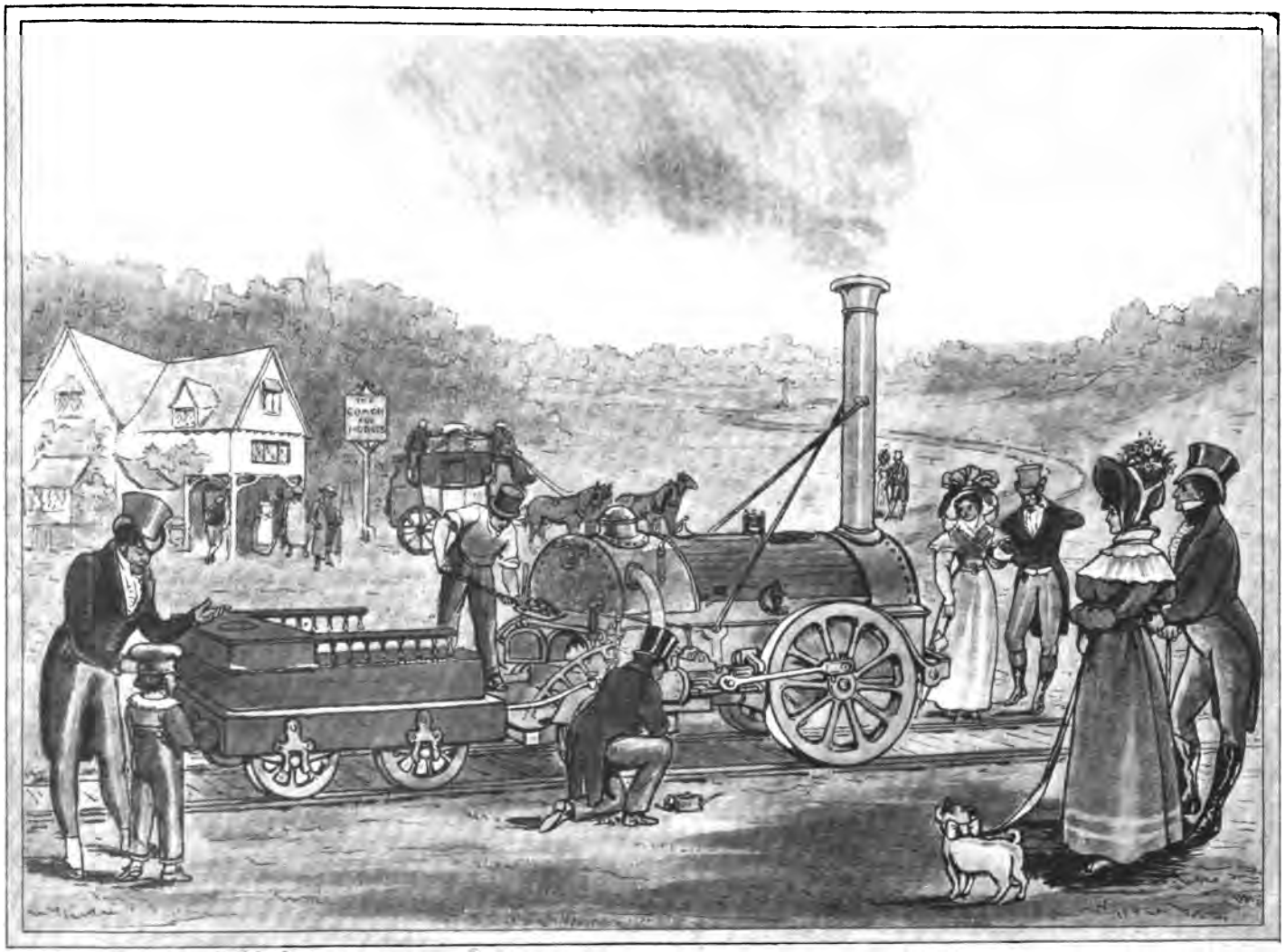
1. M. Malézieux dit encore : « Aux États-Unis, la plupart des villes sont bâties sur terrain plat, et les rues n'ont, en général, qu'une pente insensible à l'œil, circonstance très favorable à l'usage des rails. Les rails reposent sur des longrines de pin jaune supportées par des traverses de chêne blanc. Ces traverses doivent s'étendre de 0m,30 à 0m,40 au moins de chaque côté de la voie. Leur écartement varie de 1 mètre à 1m,80; il se réduit à 0m,60 quand on supprime les longrines. Dans les courbes de 10 à 20 mètres de rayon qui se présentent aux tournants des rues, on remplace les rails de fer par des plaques spéciales en fonte. Le rail extérieur est à gorge avec une forte nervure du côté de la voie pour empêcher la roue de s'échapper suivant la tangente. Le rail extérieur est tout plat. On franchit ces passages au pas et les déraillements, qui ne sont pas sans se produire souvent, sont sans inconvénients sérieux. »

aussi éminemment pratique que celui des États-Unis, ne pouvaient être reçus que très tard par les Européens. Ce n'est que peu à peu et après de multiples hésitations que des réseaux de tramways ont été établis à Londres, à Vienne, à Bruxelles et à Paris. Ces tramways, pour la plupart traînés par des chevaux, ne devaient que très tard encore le céder à la vapeur, à l'électricité, à la traction pneumatique.

Les voitures, désignées sous le nom spécial de *street-cars* (voitures des rues) ont de 5 à 8 mètres de longueur, y compris les deux paliers extérieurs qui se trouvent symétriquement aux extrémités, protégés par des auvents. La largeur intérieure est de 2 mètres environ. Le cocher reçoit spécialement les signaux de l'intérieur, ou ceux du conducteur par le son d'un timbre mis en mouvement au moyen d'une courroie sur laquelle peuvent agir le voyageur et le conducteur. Celui-ci veille spécialement aux signaux des piétons. Les voitures sont disposées pour qu'on puisse y accéder d'avant ou d'arrière. Dans quelques villes, à Philadelphie, à Boston, l'accès par l'arrière est seul autorisé comme étant affranchi de tout danger et parfaitement commode. Les omnibus sur rails causent parfois des accidents très graves, et il n'est pas rare que les voitures américaines écrasent des ivrognes la nuit ou des enfants le jour. Aussi, à Boston particulièrement, des ordonnances exigent-elles que les *cars* soient tenus d'aller au pas, dans le voisinage des écoles publiques aux heures de l'entrée et de la sortie; à Philadelphie, un arrêté défend aux voitures de *tramways* de dépasser une vitesse plus grande que celle de 10 kilomètres à l'heure.

L'État de New-York, possède, à lui seul, 8000 kilomètres de tramways avec traction électrique; établis dans la ville de New-York depuis 1832 et depuis 1852, ces tramways sont entre les mains de vingt compagnies différentes, dont chacune n'exploite en général qu'une seule ligne. Sur tous les tramways de l'État, on compte près de 400 kilomètres de voie double; on fait circuler en outre dix-huit cents voitures par traction de dix mille chevaux ou mulets. Ils servent au transport de 157 millions de voyageurs par an.

Les Américains n'ont d'ailleurs pas l'intention de s'arrêter là. Les tramways de la rue et les tramways souterrains ne suffisant plus à leur activité; ils ont établi, à New-York et ailleurs, un tramway aérien élevé sur voie, dit *Metropolitan elevated railroad*. Ces chemins de fer datent de 1878. Une locomotive a été hissée à hauteur de la ligne. On a atteint une vitesse moyenne de 24 kilomètres à l'heure dans les parties en ligne droite; dans les courbes, cette vitesse



LA PREMIÈRE LOCOMOTIVE ANGLAISE « THE ROCKET » — « LA FUSÉE », 1830

Construite par George Stephenson.

a été réduite à $9^{km},500$. Les trains du *Metropolitan elevated railroad* se succèdent à des intervalles de trois, cinq et six minutes, de 6 heures du matin à 11 heures du soir il y a des trains de nuit.

Tramways anglais. — Les premières lignes essayées à Londres remontent à 1840 environ. En 1873, 64 kilomètres de lignes étaient exécutés sur un nombre de 210 qui avaient été concédés; depuis, la construction a très rapidement regagné le temps perdu dans l'hésitation des premières heures. Les lignes tout d'abord mises en circulation partaient de la Tamise et aboutissaient aux divers points de la zone sud de Londres, sur la rive droite; d'autres partent, sur la rive gauche, des zones nord et ouest de Londres, mais n'atteignent pas le nord de la Tamise.

Les Anglais, pour plus de sécurité et de respect pour l'humble personne du piéton, ont compris qu'il était nécessaire de placer les lignes au milieu des chaussées; cette disposition a pour effet de diviser le mouvement des voitures en les obligeant à circuler à droite et à gauche de la voie ferrée. Les omnibus sur rails anglais présentent une stabilité assez forte de la forme des roues qui comportent un boudin engagé dans la rainure des trains. Ces voitures, les plus grandes de toutes, contiennent quarante voyageurs en nombre égal, à l'intérieur et à l'impériale. La traction se fait par deux chevaux qu'on dételle de l'avant pour les atteler à l'arrière lorsque l'omnibus est à l'extrémité de son parcours.

Quelques-unes de ces voitures, telles que celles de la ligne de Clapham, sortent des ateliers de John Stephenson, lequel avait présenté, à l'Exposition de 1867, une voiture de *tramway*, destinée aux Indes anglaises.

A Londres, les traverses des rails reposent sur le massif de béton; elles sont de 2 mètres de longueur et se trouvent espacées de $1^{m},50$. Elles sont fixées aux longrines par des équerres en fonte à nervure centrale, clouées par des chevillettes sur les longrines et sur les traverses. Sur les lignes de Clapham et de Bow, on a supprimé les traverses; le rail n'a en dessous qu'une seule saillie; la longrine n'est entamée que sur la rive intérieure.

TRICYCLE A PÉDALES : ANGLETERRE. — 1830.

Le système appliqué pour les *tramways* de Birmingham se rapproche beaucoup du précédent, mais avec quelques différences qui le rendent plus économique.

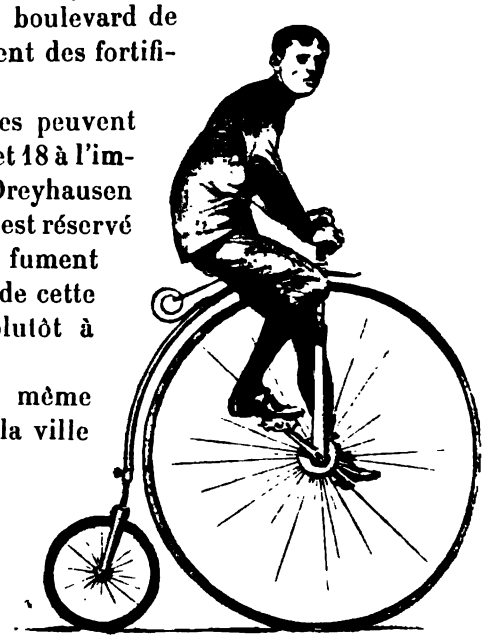
Les *tramways* actuellement en exploitation à Londres sont ceux de Stratford à Bow; de White-Chapel et Algate; Clapham à Brixton et Westminster; Westminster à Greenwich; Tottenham à Kentish-Town; Greenwich à Blackfriars; Islington à City-Boundarie-Green, etc. En certains endroits, où les *tramways* ne peuvent circuler, des ascenseurs doivent faire descendre les voyageurs dans un *subway* de 1 kilomètre de longueur, au bout duquel un autre ascenseur élèvera les voyageurs au niveau du sol et près d'une nouvelle station de tramways. Les prix sont à peu près les mêmes que ceux du Metropolitan Railway, mais les gens du peuple préfèrent de beaucoup le *tramway* dont les départs sont plus fréquents.

Tramways a Vienne. — A Vienne, les lignes principales de tramways sont établies sur le Wien-Ring, boulevard de ceinture de la ville centrale, à l'emplacement des fortifications anciennes.

Les voitures d'hiver sont fermées; elles peuvent contenir 38 voyageurs dont 20 à l'intérieur et 18 à l'impériale. Elles ont été construites par M. Dreyhausen qui les a divisées en 2 compartiments : l'un est réservé aux fumeurs, l'autre aux personnes qui ne fument pas; mais, en fait, on ne tient pas compte de cette distinction et la cloison médiane sert plutôt à entraver la violence des courants d'air.

Les voitures d'été, construites par le même ingénieur et présentées depuis par lui à la ville de Paris, sont à l'air libre, sans impériale, mais munies d'une toiture en zinc et d'une couverture en toile formant rideau.

Dans ces deux systèmes de voitures, l'écartement des roues est de $1^{m},90$; la largeur de la voie est de $1^{m},50$.



LE GRAND BICYCLE DE 1875.

Le nombre des voyageurs qui entrent dans les voitures d'hiver s'élève parfois jusqu'à 50, et il en monte quelquefois 70 dans les voitures d'été.

Tramways de Bruxelles. — Le plus important des tramways de Bruxelles est celui du bois de la Cambre, qui a environ 6 700 mètres et aboutit à Scharbeck. On estime que la construction des rails de

cette ligne est revenue à la somme moyenne de 16 000 francs par kilomètre.

En 1885, il y eut, à Anvers, au moment de l'Exposition Universelle, un concours de tramways où les principaux systèmes en usage furent représentés[1]. Les Sociétés de tramways de Bruxelles; la Société de tramways à vapeur de Liège à Seraing, celle d'Ostende Furnes-Ypres sont aujourd'hui en plein développement prospère.

Tramways parisiens. — Le premier tramway établi en France remonte à 1853. Le constructeur, M. Loubat, durant un long séjour en Amérique, conçut la pensée de doter ses concitoyens de ce genre de transport si éminemment utile. Le chemin à ornières de la place de la Concorde à Passy, auquel on donna tout d'abord le nom de chemin de fer américain, fut le premier installé. Ce premier tronçon, dit Deharme, fut prolongé ensuite jusqu'à Versailles d'un côté, et jusqu'au rond-point de Boulogne de l'autre, à la porte de Saint-Cloud, aidant ainsi au transport des nombreux promeneurs, qui, pendant l'été, ne cessent d'affluer dans ces deux villes. Le chemin de la station de Rueil à Bougival et à Port-Marly date aussi de cette époque. La traction, sur ces lignes, de même que nous le voyons aujourd'hui sur les lignes de Versailles et de Saint-Cloud, s'opérait primitivement au moyen de chevaux.

LE BICYCLE TANDEM.

Tout d'abord, les tramways, reçus avec quelque méfiance, ne purent circuler sans être l'objet, comme les premiers omnibus, des lazzi les plus sanglants et des plus accablantes railleries. Il ne fallut pas moins que le siège de Paris pour que le système des tramways fût imposé à la population. A cette époque, une voie de fer, avec rails ordinaires, avait été placée sur le boulevard *intra muros* qui entoure les fortifications. Cette voie fut utilisée à de nombreux

1. Heins et Cattier. *Cortège historique des moyens de transport.*

transports et finit par recevoir des embranchements latéraux qui permirent d'étendre la ligne des tramways à travers la ville.

A la faveur des événements terribles qui se succédaient alors et accaparaient l'opinion, les *trams* passèrent inaperçus, et, la paix signée, continuèrent à circuler paisiblement.

L'ère du travail et de la florissante renaissance économique revenue, les lignes de trams se multiplièrent bientôt sur les voies principales de la ville. Bientôt, le seul département de la Seine compta 251 ^{km},379 de rails exploités, dont :

172^{km},276 de lignes à l'intérieur de Paris;

79 ^{km},103 de lignes desservant la banlieue.

A BICYCLETTE.

La largeur de la voie, pour les tramways parisiens, est sensiblement la même que celle pour les voies ferrées ordinaires, soit 1^{m},44; on emploie aussi quelquefois l'écartement de 1^{m},54, légèrement plus large et qui permet plus aisément aux autres voitures en circulation de s'engager sur la voie sans se heurter aux rails des tramways.

La plupart de ceux-ci sont à double voie. Les lignes dont la fréquentation est faible ou dont la largeur se trouve être restreinte par l'étroitesse des routes se réduisent à un seul rail.

Le prix de revient des tramways est assez variable. Deharme calcule que la voie Loubat, à l'époque où elle fut installée, coûtait 27 000 francs le kilomètre, mais depuis, grâce à l'emploi des rails plus minces et moins lourds, ce prix de main-d'œuvre a fortement diminué[1].

La construction des voitures de tramways n'offre aucune forme ni aucune installation particulières. Elle tient à la fois à celle des omnibus ordinaires et des wagons. L'intérieur des voitures y est cependant sensiblement plus confortable et mieux agencé que celui des omnibus : les places y sont plus spacieuses, le couloir plus large et plus élevé, les fenêtres plus vastes et permettant de donner, l'été, une aération facile. Il est curieux de constater, par quelques chiffres, le nombre approximatif des voyageurs transportés par les voitures de tramways mises en circulation par la compagnie des omnibus, pour une année.

1. La ligne de l'Étoile au Trône, appartenant à la Compagnie générale des omnibus, revient à 76 468 francs le kilomètre de voie double, soit à 38 234 francs le kilomètre de voie simple, y compris les raccordements des dépôts.

LA LOCOMOTION
A PARIS
AU XIXe SIÈCLE

LA CÉLESTINE
CALÈCHE de GALA
1830

Prenons, par exemple, l'année 1886 qui vit circuler 271 tramways. Chacun de ces tramways a parcouru, en moyenne, par jour, 90 km,703. Les 271 voitures employées journellement ont fourni 23 052 kilomètres par jour, et 8 413 977 kilomètres pendant l'année entière. Le nombre des voyageurs transportés par les seuls tramways de cette compagnie a dû être, pour cette même année, de 73 278 000 soit 200 700 par jour, 789 par voiture et 53 par course.

TRICYCLE A PÉTROLE, DE DION, POUR DAMES.

Aujourd'hui ce mouvement de voyageurs est bien plus considérable encore.

Les premières machines à *trams* vraiment importantes furent celles qu'on exhiba, en 1878, à l'Exposition Universelle.

Les wagons-machines[1] Evrard (Compagnie belge et Cabany et Cie) sont composés de deux grands compartiments, l'un de première classe, l'autre de deuxième classe, et d'un compartiment pour les bagages. La chaudière, avec foyer naturel, est placée à l'avant. Le mécanisme est disposé au-dessous du véhicule dans une sorte de bâche en tôle, amovible de façon à pouvoir faciliter les réparations. Grâce à ce système, ces voitures, qui n'exigent qu'un personnel restreint, peuvent facilement établir un service de voyageurs très économique.

Les locomotives à air comprimé (système Mékarski) offrent aussi de nombreux avantages pour l'exploitation courante des lignes de tramways. Mais que n'éclaire-t-on mieux ces voitures!

Les machines à traction mécanique ont reçu, elles aussi, plusieurs applications satisfaisantes, et nul doute que bientôt, dans l'intérieur des villes, les tramways n'arrivent à rendre aux habitants des services aussi grands que les chemins de fer à travers les provinces.

1. Celles où, grâce à l'association du moteur et du véhicule en une même voiture roulante, on peut obtenir un tramway de dimension ordinaire ayant sa machine et son compartiment de voyageurs soudés ensemble.

LES VÉLOCIPÈDES

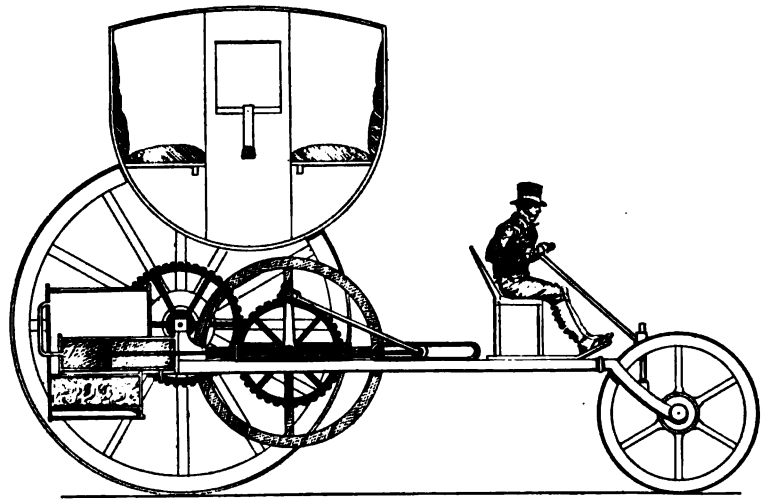
L'origine du vélocipède[1], dont quelques essais assez infructueux furent tentés au XVIIIe siècle, — on connaît les Draisiennes sous le Directoire et le Consulat et surtout en Angleterre le *Hobby Horse* qui défraya pendant quinze années la verve des caricaturistes disciples de Rowlandson; — l'origine du vélocipède, disons-nous, ne remonte réellement, par le perfectionnement absolu du mécanisme, qu'à l'époque contemporaine. Vers 1818, l'usage du *célérifère* était d'un commun emploi. Le célérifère est composé d'un bloc de bois de forme allongée, monté sur deux roues en flèche, d'assez faible diamètre pour que le cavalier puisse avoir ses pieds sur le sol. Celui-ci enfourche sa monture de bois et, poussant à droite, poussant à gauche, s'avance à grandes enjambées ou à grands tours de roues. Vous voyez que cela n'est pas très différent de ces chevaux de bois dont se servent les enfants pour jouer au soldat et avec qui nous nous sommes amusés tous durant les loisirs du jeune âge. L'adjonction de la pédale à chaînes est donc le seul perfectionnement qui ait été apporté aux vélocipèdes primitifs. Il est vrai que là est toute la base de ce sport et que, sans la pédale, ce véhicule d'un nouveau genre n'aurait jamais pu dépasser la marche des plus caduques diligences. L'invention de la pédale à chaînes marque donc l'origine réelle de toute construction vélocipédique. Des constructeurs nouveaux, par une combinaison ingénieuse, sont parvenus à substituer un mécanisme plus simple à la chaîne de la pédale, et la machine dernier modèle, ayant acquis, de ce fait, une célérité plus grande, peut facilement et en peu de temps parcourir les grands espaces.

VOITURE AUTOMOBILE D'OZANAM. — 1696. UN DOMESTIQUE, A L'ARRIÈRE, FAIT MARCHER LE VÉHICULE AU MOYEN DE DEUX PÉDALES.

Le tricycle est, de tous les vélocipèdes, le plus ancien après le vélocipède. Il est aujourd'hui encore, dans plusieurs antiques cités de province, l'instrument de promenade des derniers bons vieux de l'ancien régime. Ce vélocipède ne diffère pas très fort des petites

1. Voir *Intermédiaire des Chercheurs et Curieux*, XVIII, 422, 505, 557, 589, 624, 648, 691; — XX, 205, 303; — XXI, 18; — XXII, 519.

voitures de malades que les paralytiques et les impotents peuvent actionner eux-mêmes en se servant du mécanisme qui guidera le mouvement des roues. Bientôt, les derniers exemplaires de ce mode de locomotion retourneront joindre, dans les dépôts archéologiques, les dernières malles-poste de la Restauration. La forme appréciée, la seule admise désormais, sera celle du bicycle. Encore n'est-elle due qu'à un hasard, personne n'ayant pu jamais avoir l'audace de prétendre ne se soutenir que sur deux roues, par la seule force des poings et des pieds débarrassés du troisième point d'appui. C'est cependant ce qui arriva au jeune Michaux, devenu depuis l'un de nos constructeurs de vélos les plus illustres.



COUPE DE L'AUTOMOBILE DE TRÉVITHINCK ET VIVIAN. — 1801.

Un jour, disent les historiens, un de ces tricycles d'ancien modèle fut apporté à la maison Michaux — très obscure à cette date — pour y être réparé. Le jeune Michaux joue avec l'appareil. Au lieu de trois roues il n'en met que deux, et il actionne la roue d'avant avec les pieds. Il essaye, il se lance, il tombe. Il se lance encore, sa course devient plus sûre. Chaque chute excite son courage. Le véhicule n'a plus que deux roues. L'homme court sur cet appareil, qui ne peut se tenir droit au repos, et le vélocipède est inventé[1].

Ainsi s'est fondée la première maison importante de vélos. Celle-ci est devenue depuis la Compagnie parisienne. D'autres maisons, successivement, se sont fondées : la *Française*, la *Gladiator*, la *Clément*, etc., etc., dont les marques disputées par des amateurs devenus de plus en plus nombreux n'ont pas tardé à se populariser.

La vitesse que l'homme peut atteindre, monté sur un vélocipède, est la cause de la faveur avec laquelle le public l'admit, dès le début.

1. Deharme. *Les Merveilles de la locomotion.*

Instrument raide
En fer battu,
Qui dépossède
Le char tortu;
Vélocipède,
Rail impromptu,
Fils d'Archimède,
D'où nous viens-tu?

Ces vers de Charles Monselet, d'un accent quelque peu railleur, n'ont fait qu'en précéder des milliers d'autres appelés à la célébration de la divine bécane. De nombreux refrains de cafés-concerts (*Elle a cassé sa bicyclette*, etc.), ont fini par constituer même toute une formidable bibliothèque vélocipédique que vint, par la suite, augmenter une affluence considérable de plans, cartes topographiques, indicateurs spéciaux, petits traités de toutes sortes impossibles à passer en revue.

DILIGENCE A VAPEUR
INVENTION FRANÇAISE DE 1835.

Les pays accidentés sont moins propices au développement de l'industrie et du sport vélocipédiques. Le club bernois évalue à 10 kilomètres seulement la vitesse à l'heure des velocemen sur les routes qui entourent Berne. A Paris, sur les promenades unies, la vitesse est bien plus accélérée et peut être évaluée selon la force du cycliste de 15 à 20 kilomètres à l'heure. Dans les pistes et les vélodromes le record de 15 à 20 kilomètres est laissé bien loin derrière. Plus le perfectionnement des machines s'accentue, plus l'habileté des coureurs devient grande, plus aussi se multiplie jusqu'au vertige la rapidité de la course. Voici, à ce propos, les chiffres édifiants relevés par le journal *le Vélo :*

En 1884, le record du quart de mille (402^{m}, 33) était de 35″ 2/5; il est aujourd'hui de 22″ 2/5; le mille, en 1884, était de 2′41″ 2/5; il est aujourd'hui de 1′31″ 4/5. Les cinq milles, en 1884, étaient de 14′18″; il est aujourd'hui de 8′32″ 4/5. Les dix milles, en 1884, étaient de 29′30″ 2/5; il est aujourd'hui de 17′11″ 2/5. Les vingt-cinq milles, en 1884, étaient de 1^{h}10′41″2/5; il est aujourd'hui de 44′18″4/5. Les cinquante milles, en 1884, étaient de 2^{h}43′55″; il est aujourd'hui

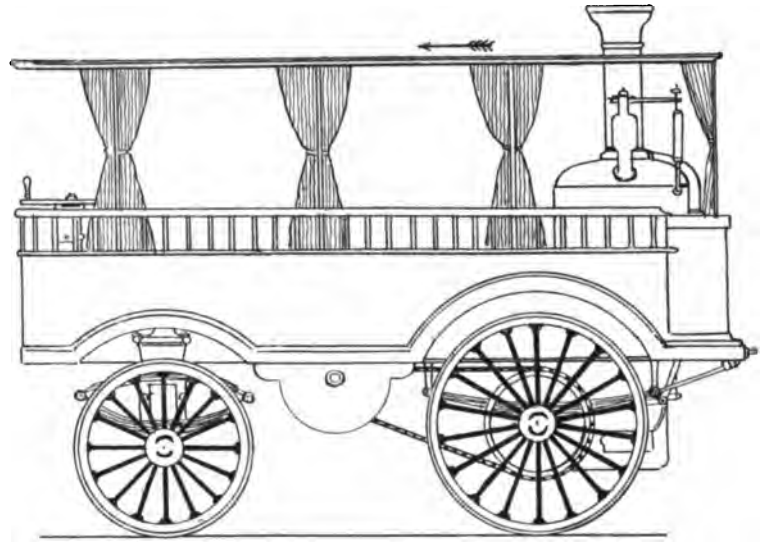
LE CONDUCTEUR DE DILIGENCES ANGLAISES EN 1832

D'après l'Estampe de Alken des « *Fores's contrasts* ».

de 1h33′29″ 3/5. Enfin les cent milles, en 1884, étaient de 5h50′5′ 2/5; il est aujourd'hui de 3h11′1″ 1/5.

La progression kilométrique se trouve donc être constante, et nul ne sait où pourra s'arrêter ce record que certaines autres inventions (*tricycles à pétrole, acatènes Métropole*) vont rendre encore plus vertigineuse et plus folle.

De grandes araignées aux pattes circulaires couvrent à présent les routes publiques; un homme — on ne sait exactement si c'est un homme — plié en deux sur le guidon, manœuvre des pieds et des jambes pour accélérer l'allure des roues rapides. Voir le paysage lui importe peu, admirer la campagne lui est indifférent. Le nombre de kilomètres à couvrir dans un temps donné, voilà quel est le but à atteindre, le seul résultat appréciable visé par le veloceman.



L'OBÉISSANTE. PREMIÈRE VOITURE BOLLÉE. — 1873.

Parfois une troupe rapide, éparpillant la poussière sur son sillage, franchit le village au milieu de l'ébahissement populaire, puis déjà n'est plus, à l'horizon, qu'une série de points noirs de plus en plus petits. Les cyclistes ont passé. Ils ont écrasé des poules, des enfants, ils ont renversé des provisions d'œufs et ravagé des tapis de fleurs. Qu'importe! Ils tiennent le record et ne le lâcheront pas. Des paris sont faits sur leurs noms; les amateurs de courses, blasés sur le pari mutuel, spéculent à présent sur les favoris de la pédale.

Au tournant de chaque carrefour, au versant de chaque descente, à la pente de chaque colline, des plaques ont été posées par les soins du Touring Club de France (le T. C. F. pour les initiés), qui sauront garder des accidents les fanatiques lancés à toute vitesse et que ne retient même plus la crainte d'un péril.

Puisque, par hasard, nous avons parlé du T. C. F., efforçons-

nous de ne point entreprendre cette partie si intéressante et si moderne de la locomotion sans dire un mot de cette brillante association sportive, qui, indépendamment de sa valeur et de sa richesse technique, se recommande encore par la propagande morale et par la valeur des idées de décentralisation qu'elle contribue à répandre.

Le cyclisme comme moyen effectif de fraternité, qui eût jamais songé à cela? Qui eût jamais songé qu'une association comme le Touring-Club de France, capable de réunir près de 80000 adhérents, pût devenir un moyen politique de relations entre provinces tout comme le chemin de fer lui-même? — Les plus grands noms de France, comme les plus modestes, ont tenu à faire partie de cette association, dont le président, M. Ballif, par son mérite personnel autant que par la belle tenue qu'il a donnée à l'œuvre, mérite l'approbation et l'encouragement unanimes.

L'approbation et l'encouragement reviennent aussi de droit aux actifs constructeurs dont le génie chercheur ne dédaigne aucune occasion de modifier la façon du cycle en y combinant quelque procédé de traction plus rapide encore et moins fatigant pour le véloceman. Le vent, la vapeur, l'électricité, ont, tour à tour, été employés diversement comme moyens dirigeants du cycle.

Disons que le quadricycle, le tricycle et le bicycle ont successivement passé par les divers avatars des formes les plus inimaginables. Le *monocycle* seul n'a pas été trouvé encore. « Placer le veloceman au-dessus de la roue, dit Deharme, nous doutons que son équilibre soit bien stable. Le placer au centre, il ne nous semble pas beaucoup plus solide : la roue se trouve réduite à une jante assez facilement déformable, et la transmission de mouvement ne paraît pas devoir être simple[1]...

Les perfectionnements apportés à la construction des cycles ont été nombreux : le frein, le gouvernail, la lanterne, les burettes de graissage, la selle ont reçu des améliorations successives. L'invention du pneumatique, à son tour, est venu ajouter, à l'art du cyclisme, son plus puissant moyen de locomotion. Le caoutchouc adoucit de beaucoup les chocs que présentent les mille rugosités du sol; il supprime le cahot désagréable des pavés et des ornières; il ajoute une sorte de cadence berceuse à la marche sur les surfaces unies.

1. Un M. Jackson aurait fait un voyage de Paris à Versailles ou à Saint-Cloud sur un monocycle. Dans ce cas, le veloceman placé au milieu du cercle était porté par une circonférence concentrique à la roue et qui frotte sur des galets. C'est en inclinant le corps à droite ou à gauche qu'il dirigeait l'appareil.

Les métaux de la meilleure façon et les plus légers ont été appliqués successivement à la fabrication des vélocipèdes. Le fer a remplacé le bois; puis on s'est servi de l'acier; enfin on a employé le bronze d'aluminium.

Des moyens de locomotion étrangers à ceux de la simple traction des pieds ont enfin été substitués, dans plusieurs cas, à ceux de la traction ordinaire. Citons les vélocipèdes à vapeur et les tricycles à pétrole.

Le premier vélocipède à vapeur fut signalé par l'*Univers illustré* (gravure à l'appui) dès 1869, avec, comme commentaires naturels, ces raisons aussi excellentes que possible : « Il était naturel que quelque cycliste eût, un jour ou l'autre, l'idée de se soustraire à la fatigue de la sellette et aux travaux forcés de la pédale, en montant un vélocipède muni d'une machine motrice indépendante que lui, cycliste, n'eût plus qu'à diriger, tandis que, bien assis dans un siège confortable, il pourrait, à son choix, lire son journal, ou contempler à loisir le paysage, en fumant son cigare. Ce cycliste-là était paresseux. »

Paresseux, soit, dirons-nous avec l'*Univers illustré*, mais intelligent. Pour celui-là au moins ne seront pas perdues les admirables sensations de la campagne et les contemplations artistiques les plus pures. Lui au moins ne sera pas un esclave de la bécane, un de ces individus hybrides, tout en cuisses et en mollets, dont le cerveau complètement déprécié semble avoir abandonné les régions supérieures pour redescendre dans les talons.

Le premier tricycle à vapeur dit Serpollet, à générateur instantané, avec deux grandes roues à l'arrière, dont une motrice et une directrice à l'avant, date de 1887.

Le pétrole, utilisé comme moyen de chauffage, fut essayé, la première fois, pour actionner une voiture, par M. Pierre Ravel, ainsi que le constate un brevet à la date du 2 septembre 1868. « A cette première chaudière devaient succéder, plus tard[1], les nouveaux brûleurs, qui amenèrent la voiture Serpollet à pétrole; puis l'on vit apparaître les types d'automobiles légers ou *voiturettes à pétrole* qui mirent en pleine lumière, au premier plan, les tricycles de Dion, Gladiator, Léon Bollée, Decauville et le quadricycle Gladiator.

Le manque de place nous interdit de parler des tandems, des cycles de tous genres et aussi de ces cycles-voiturettes dont le con-

1. J. Grand-Carteret.

structeur Planès, à la dernière exposition des machines locomobiles, a donné de si parfaits modèles[1].

Avant de quitter ce chapitre du cycle et de l'automobile, ne manquons point de dire un mot sur la mode du cycle et du cyclisme, et, cela sans faire des réflexions trop malicieuses à propos des costumes baroques adoptés par la plupart des sportsmen, des cyclistes et surtout des cyclewomen. Ces dernières, en se livrant à un exercice dont l'aptitude physique ne se trouve pas être en rapport absolu avec la grâce de leur personne, dénaturent très souvent, au profit de la seule bicyclette, des manières, des gestes et des grâces incompatibles avec la violence de la course.

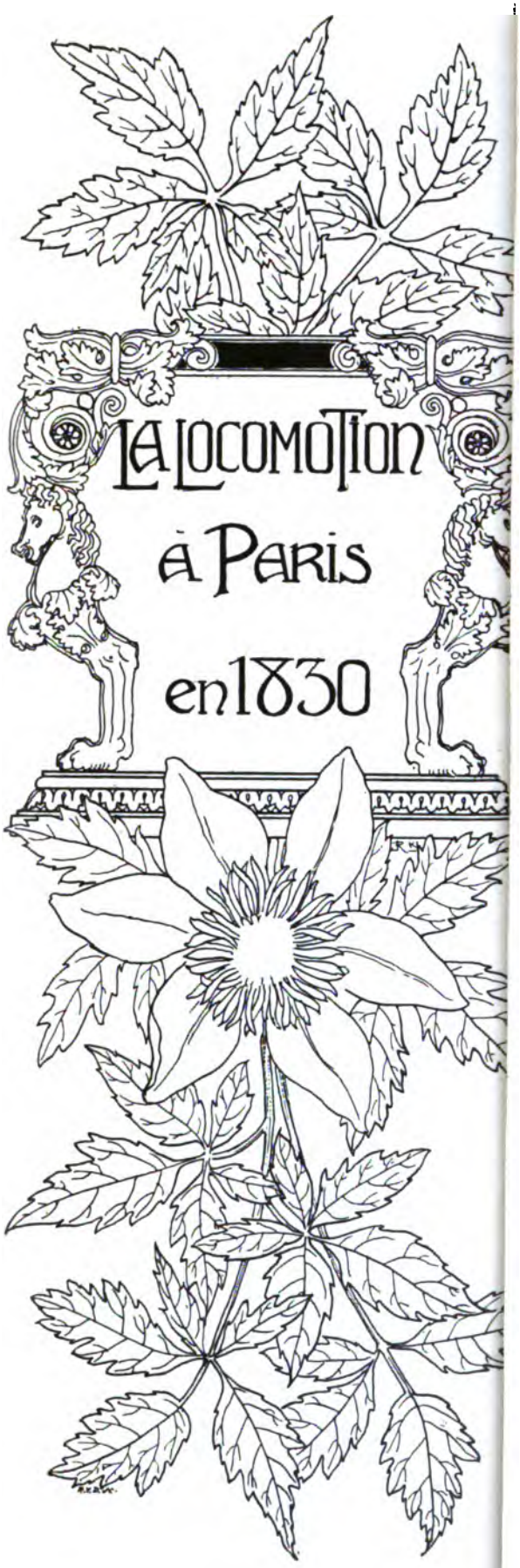
VOITURETTE TRAINÉE PAR UN TRICYCLE A PÉTROLE.

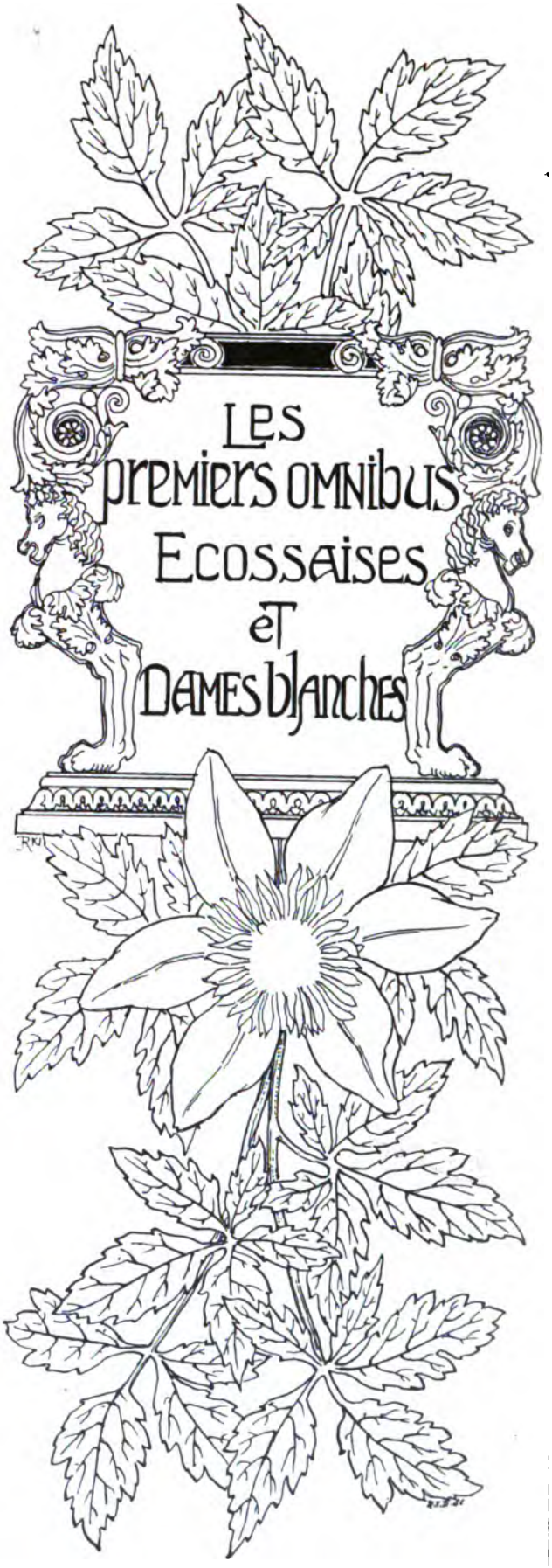
D'autres, par contre, ressemblent, à monter sur les grandes araignées de fer, munies de culottes bouffantes, de chapeaux canotiers et de minces tricots, à d'exquises libellules volantes.

Dans un article délicieux d'humour qu'ils ont écrit en collaboration avec le dessinateur Régamey[2], les romanciers J.-H. Rosny ont formulé là-dessus quelques aphorismes de la plus haute portée.

1. La prochaine exposition importante aura lieu en 1900. Les grandes industries de la locomotion : *cycle, automobile, le charronnage, la carrosserie*, seront largement représentées. Voici le plan de l'annexe de l'Exposition qui sera installée, dans ce but, à Vincennes. La piste municipale sera reliée à une galerie installée en face de la ligne d'arrivée sur l'immense pelouse qui s'y trouve. Cette galerie sera réservée à l'exposition des cycles, et la piste municipale pourra servir pour les démonstrations. La section des automobiles sera située sur le bord de la route de ceinture du lac Daumesnil; la galerie sera deux fois grande comme celle des cycles. La route circulaire du lac Daumesnil sera transformée en piste automobile. Les chemins de fer seront installés sur les bords de l'avenue de Gravelle. Entre autres emplacements qui figurent au plan officiel, notons les sections suivantes : exercices physiques et foot-ball; éducation physique, escrime, gymnastique, ballon et lawn-tennis.

2. *Revue Encyclopédique*, année 1896, p. 141.


LA LOCOMOTION
à PARIS
en 1830


LES
premiers OMNIBUS
Ecossaises
et
DAMES BLANCHES

Sans doute ne sommes-nous pas éloignés de croire que ces dames ne sauraient qu'embellir un sport auquel elles prêtent tout l'attrait de leur personne; et des deux mains nous applaudissons à leur libre allure, leur recommandant toutefois d'avoir du goût, de ce goût indispensable et prestigieux sans quoi rien de beau et de plaisant ne saurait vivre. Ne sont-elles pas, après tout, ce qu'il y a de moins brutal dans le cyclisme et ne finit-on point, grâce à elles, à s'intéresser à ce monde du jarret où rien, de l'individu, ne semble plus survivre, que ses longues jambes. D'un voyage accompli à Vélopolis, malgré tout et quoi qu'on dise, elles demeurent le délicieux souvenir[1].

L'AUTOMOBILISME

La voiture automobile restera, avec le phonographe, le cinématographe et les rayons X, l'une des inventions scientifiques les plus retentissantes et les plus extraordinaires de l'époque. Après avoir passé pour « une découverte ingénieuse », selon le mot un peu méprisant de Thiers sur les chemins de fer, elle devient, aujourd'hui, presque d'utilité publique et finit, peu à peu, par se substituer, à son tour, aux autres genres de locomotion. Cette découverte que d'aucuns croient prématurée, n'est, en quelque sorte, que la résultante de nombreux siècles de recherches et de travaux renouvelés. Depuis les époques les plus lointaines, l'idée de l'automobilisme a hanté les cerveaux des plus grands savants, a orienté leurs recherches vers un

VOITURETTE (TANDEM) LÉON BOLLÉE.

1. Voir Léon Pontet. *Merveilleuses aventures d'un veloceman*, où se trouvent des aperçus plaisants sur les variétés les plus drôles de l'industrie cycliste : « Tout en étant au lit, je repassais dans ma tête les choses merveilleuses que j'avais déjà vues : d'abord le véloharmonie, le cyclopompe et le cyclotram; puis l'aérocycle, le venticycle et l'aquacycle; enfin le télécycle et le glebocycle. Je pensais à tous ces êtres, hommes et animaux, ne se mouvant qu'en bicycles, et jusqu'au farinecycle pour faire tourner les roues de moulins...

genre de traction encore peu employé. Tout autorisait une découverte que les chemins de fer contemporains venaient rendre, une fois de plus, facile à faire et que la vulgarisation du cycle achevait de faire croire inévitable. On peut retrouver, jusque dans l'antiquité, trace de cette locomotion sans chevaux qui fut le rêve secret des Archimèdes de tous les temps.

Pourtant, ce n'est guère qu'au XVIIe siècle que les premiers balbutiements de cet art d'une carrosserie si éminemment différente de l'ancienne commencèrent à se formuler. Dès 1666[1] furent entreprises de curieuses recherches sur la mécanique appliquée à la locomotion. Cela ne donna tout d'abord que de pauvres résultats et n'aboutit qu'à la grossière construction de primitives voiturettes de jeu dont s'amusèrent les enfants.

VOITURE LEVASSOR A PÉTROLE (GAGNANT LA COURSE PARIS-LYON-MARSEILLE 1711 KIL. EN 67 H. 40).

Pourtant, l'idée était en germe et ne tarda pas à rencontrer de nouveaux adeptes; le rêve de la chaise roulante, du *carrosse méchanique* s'empara des meilleurs savants du temps et bientôt quelques essais d'automobiles furent tentés. « A Paris, à Londres, à Francfort, écrit John Grand-Carteret[2], circulaient ainsi ces voitures ou chaises « aux mécanismes cachés », dit un gazetier du *Mercure de France*, « qui pouvaient laisser croire à quelque invention diabolique ». Et, en réalité, ajoutait le rédacteur, « c'est chose merveilleuse de voir les gens ainsi rouler ».

Ozanam, à son tour, signale la présence, à Paris (dans un ouvrage édité à Amsterdam, chez Georges Gillet), d'un quadricycle automobile. Voici comment il en formule le programme qui s'accorde d'ailleurs assez bien avec les définitions que peuvent donner aujourd'hui, de leurs machines, les membres de l'Automobile Club de France : « Construire un carrosse dans lequel on se puisse conduire soi-même, là où on voudra sans aucuns chevaux. » Aussi il n'est pas encore question de moteurs à pétrole ou d'accumulateurs électriques, et le véhicule se contente d'être mis en mouvement par un laquais péda-

1. Voir *Machines et inventions approuvées par l'Académie des Sciences depuis son établissement.*

2. *La Voiture de demain*, par J. GRAND-CARTERET.

lant sur deux planchettes à la façon de nos modernes vélocipédistes[1].

L'idée rencontra encore plus d'enthousiastes partisans avec le nouveau siècle. Le XVIIIe fit réellement beaucoup pour la locomotion. Voici ce qu'écrivait alors dans son *Dictionnaire philosophique*, à propos de ces continuelles recherches, Voltaire lui-même, non sans une pointe de scepticisme : « On présente tous les jours des projets pour augmenter la force des machines qui sont en usage, pour augmenter la portée des boulets de canon avec moins de poudre, pour élever des fardeaux sans peine, pour dessécher des marais en épargnant le temps et l'argent, pour remonter promptement les rivières sans chevaux, pour élever facilement beaucoup d'eau, et pour ajouter à l'activité des pompes. Tous ces faiseurs de projets sont trompés eux-mêmes les premiers, comme Law le fut par son système (*sic*). »

VOITURETTE BOLLÉE A DEUX PLACES, PAR L'ADJONCTION D'UN SIÈGE A L'AVANT

En réalité, c'était Voltaire qui se trompait. Son ironie, heurtée cette fois contre la science toujours en continu progrès, ne pouvait que s'émousser maladroitement, et l'avenir prouva en effet largement que l'homme d'esprit, comme toujours, avait tort.

Dès 1680 le grand Isaac Newton lui-même, celui devant qui Voltaire cessait de rire dès qu'il s'agissait de s'aventurer dans le domaine des sciences exactes, établit un premier projet pour l'application de la vapeur à la locomotion sur terre. Déjà, dans le précédent chapitre, à propos de l'emploi des forces de la vapeur, nous avons parlé de la machine de Cugnot, construite vers la même époque, et qui semble devoir être considérée comme le modèle de la locomotive primitive. Le *fardier à vapeur* de Cugnot, quoique postérieur à l'invention de Newton, ne laisse pas que de s'y relier par la conception initiale.

Un peu avant Cugnot, en 1748, une automobile, construite par Vaucanson avait été présentée au roi Louis XV. Voici en quels termes brefs l'Almanach royal relate les essais du *carrosse à ressorts d'hor-*

1. Dès l'année 1500, Léonard de Vinci avait imaginé et décrit un automobile dont le mécanisme ne laisse pas que de se rapprocher de celui d'Ozanam.

logerie qui furent faits dans l'hôtel qu'occupait l'académicien rue de Charonne, au revers de la rue Saint-Antoine : « Dès trois heures, Sa Majesté fut chez l'inventeur, en compagnie de plusieurs officiers de sa maison. Il prit place sur le fauteuil disposé en haut du perron pour que Sa Majesté pût voir sans fatigue se mouvoir la mécanique du cabriolet, à travers les allées du parc et sur la pelouse. Ce carrosse peut tenir deux personnes. Il est peint d'amarante liséré de bleu et rehaussé d'or. On aperçoit, entre les essieux, quatre roues engrenées deux à deux et que retiennent des rubans d'acier dentelé. Des chaînes communiquent avec une manivelle tournante sous la main du conducteur, de sorte qu'il n'est aucun besoin de cheval. Sa Majesté a félicité le mécanicien en lui demandant pareille voiture pour la remise royale. M. le duc de Mortemart, le baron d'Avezac et M. de Lauzun qui étaient là, en plus d'autres gens de cour, n'en pouvaient croire leurs yeux, tant c'est merveille.

QUADRICYCLE DE DION, A PÉTROLE (AVANT-TRAIN MOBILE).

« Le Roy a dit : Des gens du vulgaire vous penseront sorcier!

« Pourtant plusieurs de ces messieurs de l'Académie assurent qu'un appareil ainsi fait ne pourrait circuler dans les rues. »

L'invention de Dallery suivit celle de Cugnot. La voiture de Dallery, dite à *chaudière tubulaire*, circula dans les rues d'Amiens et fut ensuite exposée à Paris, en 1790, dans les ateliers du célèbre mécanicien Brézin, rue d'Enfer. A la même époque, en Angleterre, les mêmes recherches, poursuivies par William Symington, recevaient un commencement de réalisation.

Toutefois, durant tout le commencement du XIXe siècle la voiture automobile le céda devant la locomotive elle-même. Le travail des voies ferrées accapara seul toute l'attention des savants. L'Angleterre fut le pays où les recherches furent poursuivies le plus opiniâtrément. Encore y doutait-on de la parfaite efficacité de la traction à vapeur, sans le secours des rails : « Il est très douteux, dit à ce propos un article de la *Revue Britannique* daté de 1828, que la vapeur

LE COCHER DE MAIL-POST EN 1832

D'après une Estampe anglaise de Alken.

puisse être convenablement employée comme moteur de voitures publiques, sur des routes sans rainures. L'emploi d'un moteur mécanique n'est le plus généralement applicable qu'à des effets réguliers, qui exigent une force uniforme (*sic*). »

Dès 1822, Gurney exposait, dans des conférences, la pratique de sa machine automobile. Voici, d'après la version de *The United Service Journal* (1829), le récit de sa première excursion, écrit par un des assistants : « Nous étions au nombre de quatre, dans une calèche attachée au chariot à vapeur, et nous avons voyagé sans aucune difficulté et sans le plus léger accident jusqu'à Longfort où l'ont réparait le pont construit sur le Pamin. Sur ce pont, se trouvait un gros tas de briques, assez élevé pour cacher une partie de ce qui se passait de l'autre côté. Précisément, au moment où nous entrions, la malle de Bath y arrivait à l'autre bout, lancée au grand trot. Dès que nous l'aperçûmes, nous criâmes au conducteur de prendre garde; mais comme il n'était pas prévenu de la voiture extraordinaire près de laquelle il allait passer, il ne tint pas compte de nos avertissements, et ne ralentit pas sa marche. Pour éviter ce contact dangereux, M. Gurney poussa le chariot contre le tas de briques. Il en résulta quelque dommage pour notre appareil, mais tout fut réparé dans moins d'un quart d'heure. Quant aux chevaux de la malle, ils avaient pris le mors aux dents, et on fut obligé de couper les traits. » Ces premiers accidents jetèrent la défiance dans les meilleurs esprits. La persévérance, le courage, l'ingéniosité de Gurney sauvèrent tout. Une sorte de gloire rejaillit même sur l'inventeur et sur ceux qui avaient pris une part quelconque à l'invention. Le *Times* donna le portrait du Monsieur *venant de voyager sur un cheval à vapeur* et l'automobile de Gurney ne fut pas longtemps sans devenir l'une des plus extraordinaires curiosités de Londres.

TRYCYCLE A PÉTROLE
AVEC UNE VOITURETTE REMORQUÉE.

Une fois l'exemple donné, le système des voitures à vapeur se répandit dans une bonne partie du Royaume-Uni. Une gravure anglaise, en couleurs, datant de 1832, représenta *les voitures à vapeur inventées et construites par M. Walter Hancock* (faisant le service de Londres à Stratford et à Essex). Les

entreprises d'Hancock inaugurèrent, pour ainsi dire, les premières lignes de tramways à vapeur. Les machines employées sont déjà trop grandes pour figurer de modestes automobiles urbaines. Déjà ce sont des omnibus. Le principe de la locomotion à vapeur dans les villes est enfin trouvé et va être exploité dans la plupart des grands centres de l'Angleterre.

La voiture à vapeur de sir Charles Dance (1833) suivit et fut expérimentée aux environ de Glasgow.

En 1833 également, la voiture à vapeur pour les routes ordinaires, due à François Macerone et à J. Squire, fut inaugurée entre Londres et Windsor transportant onze voyageurs et parcourant en deux heures la distance de 23 milles 1/2.

En 1833 aussi, la voiture à vapeur du Dr Church, avec intérieur et impériale, qui effectua le trajet de Londres-Birmingham et même avec plusieurs autres de même modèle.

En France, les voitures à vapeur, bien que confondues d'abord, ainsi que nous l'avons dit plus haut, avec les locomotives, occupèrent dès 1820 l'imagination chercheuse des inventeurs, avec autant d'âpreté, sinon avec autant de succès, qu'en Angleterre.

Dès 1824, l'*Album*, journal de la Restauration, parle d'une voiture à laquelle il suffisait, pour marcher, de *deux ou trois pintes d'eau chaude*, versées dans une chaudière.

En 1829, le *Journal des Haras*, dit J. Grand-Carteret, consacra une notice, avec reproduction, à la voiture à vapeur de Gurney dont nous avons parlé plus haut : « nos lecteurs savent sans doute qu'un de ces esprits méditatifs, que l'Angleterre renferme en si grand nombre, vient de découvrir le moyen d'appliquer la vapeur aux diligences et aux autres voitures de transport ».

En 1835, l'*Annuaire historique* décrit de cette façon l'expérience de la voiture à vapeur, dite voiture *remorqueur*, due à la construction de M. Charles Dietz : « Aujourd'hui, M. Dietz a fait un nouvel essai de sa voiture à vapeur pour les routes ordinaires, et cet essai a été couronné de succès. A mesure que les expériences se multiplient, les petits accidents, les négligences seules causes des retards, deviennent plus rares, les ouvriers s'accoutument à ce nouveau service, on n'est plus entravé par les oublis; enfin la marche prend toute la régularité désirable. Aujourd'hui tout a été à souhait. En une heure et un quart la voiture, *remorquant une diligence à trente-deux places, a atteint Versailles*. » N'est-ce pas là, pour l'époque, le plus favorable et le plus encourageant des résultats?

Le *Messager boiteux*, imprimé à Strasbourg, parle vers le même temps des voitures de M. Dietz. Pourtant ce n'était là encore que la voiture-remorque, type locomotive; ce n'était pas encore le véhicule à la fois machine et wagon, à la fois locomotive et tender, tel que nous le possédons aujourd'hui.

L'automobile authentique, l'*automobile complète, achevée*, n'a réellement été construite et propagée en France qu'après 1870.

Dès le mois d'avril 1873, M. Amédée Bollée, du Mans, déposait son premier brevet pour un système de voiture à vapeur « dont l'agencement mécanique » dit fort bien, M. Lockert, « devait être du premier coup porté jusqu'à la perfection ». De l'usine de M. Bollée, sortit pour la première fois l'automobile *à quatre roues, avec avant-train à deux pivots*, dite *l'Obéissante*. La *Nouvelle*, également de M. Amédée Bollée, fut construite en 1880[1].

Enfin, — date historique dans les annales de l'Automobile! — en 1889, Serpollet obtient une autorisation de circuler dans Paris sur les automobiles dont il se trouve être le constructeur. Le succès que rencontra cette première tentative, le voisinage de l'Exposition, la présence des étrangers, contribuèrent à mettre en lumière les nouveaux véhicules. A partir de ce moment, M. Serpollet créa cette série de types variés qu'on a pu voir circuler dans Paris et dans nos stations balnéaires et qui, dit J. Grand-Carteret, ont été porter partout le bon renom de la fabrication française et ont servi de modèle à la plupart des mécaniciens-carrossiers de l'étranger. Au landaulet sont venues s'ajouter des créations nouvelles, phaéton, mylord, et plus récemment, le cab d'une lourdeur généralement cherchée, et, si l'on songe que le Marajah de Mysore et des princes japonais ont voulu, eux aussi, se payer cette nouveauté, l'on peut dire que la voiture Serpollet a fait, en son temps, le tour du monde.

Nous pourrions en citer bien d'autres : la voiture à vapeur de M. Jeantaud[2]; celle de Thornycroft, de Scotte, de Royer, de Montais, de Filtz, de Dalifol, de Stapfer, de Panhard et Levassor, de Peugeot frère et fils, etc., etc. Mais de jour en jour va se développant cette industrie nouvelle; de jour en jour, des perfectionnements nouveaux sont apportés au rouage ou à la construction des automobiles. La Compagnie parisienne des petites voitures elle-même, séduite par le côté pratique de ces fiacres aux « chevaux absents », a été sur

1. La même voiture, en 1896, accomplit en 89 h. 54 m. la course de Paris-Bordeaux.
2. L'une dont l'avant en forme d'ornement a l'aspect d'un traîneau, type unique, appartient à M. Archdeacon.

le point de lancer sur le pavé de Paris, à l'occasion de l'Exposition de 1900, de nombreux fiacres automobiles; mais le projet a dû être ajourné; les accumulateurs électriques ne se prêtant pas à une locomotion urbaine, sur une très vaste échelle.

Resterait à détailler comment et dans quelles circonstances pourraient être employées les automobiles, les applications diverses auxquelles on pourrait les soumettre, les services qu'elles pourraient rendre dans les divers emplois (postes et télégraphes; voitures de vivres, d'ambulances, d'artillerie, etc.). Cela nous entraînerait bien loin.

Appelées au plus grand avenir, les automobiles, concurremment avec les chemins de fer et les cycles, vont, dans un très prochain avenir, monopoliser entièrement la locomotion des deux mondes. Des villes les plus civilisées aux plus désertes contrées exotiques, l'automobilisme règnera partout; rien de la vie agreste et sauvage ne saura désormais résister à un aussi audacieux effort de civilisation[1].

1. Voici à ce propos un écho intéressant : « Un exode en masse d'Indiens Peaux-Rouges est signalé de Kansas-City; 4 700 Cherokees, 3 900 Creeks et 1 500 Delawares quitteront bientôt Wichita, dans le territoire indien, avec tous leurs biens meubles s'élevant à 2 millions et demi de francs, pour aller s'établir au Mexique où ils ont acheté des terrains. Les Indiens sont civilisés; beaucoup ont même reçu une certaine éducation et tous se livrent à l'agriculture. Leur exode ne manquera pas de pittoresque. Pour le réaliser ils ont acquis 2 000 *bicyclettes* et 250 chariots à vapeur. »

VOITURE AUTOMOBILE A POIDS LOURDS DAIMLER USITÉE POUR LES TRANSPORTS EN ANGLETERRE.

LA LOCOMOTION
A PARIS
EN
1835

LE CABRIOLET
de place
ET
LE COUCOU
Rydnicki

LA LOCOMOTION A COTÉ

VÉHICULES DE DIVERS USAGES

En cette série d'études successives, nous n'avons point parlé de ce qu'en droit nous pourrions nommer « la locomotion à côté », c'est-à-dire celle qui, par une particularité quelconque, se différencie de la locomotion actuelle pour se relier à quelque branche particulière de l'industrie, du commerce ou des arts. La « locomotion à côté » est beaucoup plus étendue qu'on ne suppose et embrasse une quantité de métiers différents. Il serait puéril de croire que toute la locomotion humaine se borne aux fiacres, aux omnibus et aux automobiles, et nous allons montrer combien, au contraire, sont variés tous les véhicules auxquels ont recours les personnes à qui leurs professions n'ont point permis encore l'emploi de la vapeur et de l'électricité. La « locomotion à côté », à laquelle s'adresse une multitude de voyageurs, est, de toutes, certainement la plus pittoresque, la plus attachante et la plus imprévue. Elle est aussi la plus ancienne.

De toute antiquité, en effet, les hommes ont usé du chariot pour porter les fardeaux et traîner les objets; ils se sont servis de chariots pour jouer la comédie et transporter les acteurs; de chariots pour honorer les morts et les transporter à l'endroit du repos final; de chariots pour la culture, de chariots pour la guerre, de chariots pour l'hyménée, de chariots pour les voyages de la conquête et de l'exil.

La « locomotion à côté » comprend le cul-de-jatte que roule sa petite brouette minuscule; le gardien des troupeaux que portent à travers les bourbiers des landes ses hautes échasses; le patineur dont la grâce évolue sur la glace en courbes concentriques; elle va de l'humble voiturette de la vendeuse de légumes à l'immense catafalque mortuaire, et de la brouette du cantonnier au pesant caisson d'artillerie. C'est dire la multiplicité de ses aspects, la diversité infinie de ses combinaisons et de ses usages, la variété extraordinaire de ses formes et de son emploi. Un poète pittoresque, un Boileau qui aurait le sens du bizarre et de l'inattendu, pourrait, sous la forme de « nouveaux embarras de Paris », nous décrire superbement cette expression si étonnamment multiple de la locomotion industrielle et fantaisiste. Des romanciers nous ont tracé déjà, d'une plume alerte, mille tableaux où ils se sont plu à nous montrer les mille et mille aspects d'une carrosserie irrégulière aussi étrange, quelquefois plus drôle, toujours plus saisissante que l'autre, la grande, la carrosserie des métropoles et des centres importants.

Alors que, dans les temps primitifs, l'homme avait à se défendre des fauves avides dont les prunelles de feu épiaient sa marche à travers les hautes branches, l'homme moderne se voit obligé de reculer devant l'envahissante conquête des véhicules dominateurs. Encore les voitures font-elles autant, si ce n'est plus de victimes que les fauves primitifs. Il n'est point de rue, point de place, point de tournant de boulevard où il ne faille guetter soigneusement, avant de se risquer à traverser, si l'arrivée de quelque monstre à quatre roues ne va venir vous briser les os et vous ouvrir le crâne. Des policiers ont été établis aux principaux carrefours dans le but de surveiller les ébats des animaux féroces qui encombrent nos endroits de promenade. Ces policiers se tiennent dans les lieux les plus fréquentés de la ville. Ils sont armés d'un petit bâton blanc qu'ils opposent quelquefois à la fougue envahissante des attelages. Il faut profiter de l'intervention de ces bâtons pour trouver une issue et pouvoir franchir la cohue. Ajoutez à cela les mille bruits des roues épaisses, le piaffement des chevaux, la trompette des tramways, le grelot des vélocipèdes, le claquement sonore des fouets, et demandez-vous ce que sera ce concert d'une si étrange cacophonie le jour où s'y ajouteront les sifflements des locomotives souterraines, des chemins de fer aériens, des ascenseurs pneumatiques, des tramways à traction, des funiculaires inattendus, des boîtes à pétrole, infiniment multipliés. Demandez-vous quel sort sera celui du piéton et si

l'homme voué à une mort certaine ne préférerait pas, aux dents de fer des machines, les crocs de ces lions et de ces ours originels contre lesquels étaient autrefois obligés de se défendre nos ancêtres vêtus de peaux de bêtes qui habitaient dans les huttes de terre de l'époque antique?

Dans les huit chapitres précédents, nous avons pu voir avec quelle insistance l'homme entendait arriver à la perfection dans ces multiples moyens de supplices qu'il s'était réservés. Voyons maintenant si, à côté de tant de féroces inventions, quelques-uns des véhicules de la locomotion ancienne et moderne ne présentent pas, par contre, quelque agréable dédommagement?

LES COMÉDIENS NOMADES. — LE CHARIOT DE THESPIS LES SALTIMBANQUES

Celui qui inventa la poésie dramatique chez les Grecs, celui qui imagina le premier de porter sur une scène et devant un public les pièces écrites en vue de la comédie, fut aussi le constructeur qui imagina, pour aider à la représentation de ces œuvres, la fabrication de ces chariots permettant aux comédiens de se transporter de bourgade en bourgade pour y représenter des tragédies. Dans leurs allégories, les Anciens nous montrent toujours Thespis ordinairement monté sur un de ces chariots et le visage barbouillé de vin comme pour le jeu d'une scène comique. Thespis commença effectivement de travailler pendant les fêtes de Bacchus. Les enivrantes réjouissances auxquelles se livrait le peuple lui permirent d'amalgamer en quelque sorte son spectacle à celui de la foule et de faire participer ainsi les réjouissances populaires à celles de son théâtre. Durant ces fêtes, les chants des prêtres alternaient avec ceux des comédiens; les chœurs placés à l'un et l'autre bout du char se répondaient sur le mode lyrique et les groupes de jeunes gens et de jeunes filles reprenaient entre eux le prélude des hymnes de guerre, de victoire et d'amour.

Le spectacle terminé, les comédiens attelaient au char les bœufs dociles et le cortège partait vers une autre bourgade, vers une autre cité, emportant avec soi la gloire modeste de ses décors, le génie de ses poètes et de ses acteurs.

Si nous en jugeons par ce que l'histoire du théâtre nous apprend, nous sommes à peu près assurés que tous les peuples employèrent le

chariot dans les tragédies. « Le chariot de terre cuite » de la comédie hindoue, ce que nous savons sur le système de représentation du théâtre shakespearien, du théâtre espagnol, de la comédie italienne. nous permettent de penser quel rôle important jouait le chariot dans le théâtre ancien. Le théâtre français connut aussi la promenade ambulante des bonnes et des mauvaises fortunes. Voici en quels termes Scarron, dans le *Roman comique*, nous raconte, en souriant, l'arrivée d'une troupe de comédiens dans la ville du Mans : « ...Il

Les patriotes de Juillet seront transférés de Pélagie à Bicêtre à La Force et à la Conciergerie, dans les paniers à salade

LES PANIERS A SALADE DE 1848.

étoit entre cinq et six, quand une charrette entra dans les halles du Mans. Cette charrette étoit attelée de quatre bœufs très maigres, conduits par une jument poulinière, dont le poulain alloit et venoit à l'entour de la charrette, comme un petit fou qu'il étoit. La charrette étoit pleine de coffres, de malles et de gros paquets de toiles peintes qui faisoient comme une pyramide, au haut de laquelle paraissoit une demoiselle, habillée moitié ville, moitié campagne. Un jeune homme, aussi pauvre d'habits que riche de mine, marchoit à côté de la charrette; il avoit une grande emplâtre sur le visage, qui lui couvroit un œil et la moitié de la joue et portoit un grand fusil sur son épaule, dont il avoit assassiné plusieurs pies, geais et corneilles, qui lui faisaient comme une bandoulière, au bas de laquelle pendoient par les pieds une poule et un oison, qui avoient bien la mine d'avoir été pris à la petite guerre. Au lieu de chapeau il n'avoit qu'un bonnet de nuit, entortillé de jarretières de différentes couleurs; et cet habillement de tête étoit une manière de turban qui n'étoit encore qu'ébauché et auquel on n'avoit pas encore donné la dernière main; son pourpoint étoit une casaque de grisette, ceinte avec une courroie, laquelle lui servoit aussi à soutenir une épée qui étoit si longue qu'on ne s'en pouvoit aider adroitement sans four-

chette. Il portoit des chausses troussées à bas d'attache comme celles des comédiens quand ils représentent un héros de l'antiquité, et il avoit, au lieu de souliers, des brodequins à l'antique, que les boue, avoient gâtés jusqu'à la cheville du pied. Un vieillard, vêtu plus régulièrement, quoique très mal, marchoit à côté de lui. Il portoit sur ses épaules une basse de viole et, parce qu'il se courboit un peu en marchant, on l'eût pris de loin pour une grosse tortue qui marchoit sur les jambes de derrière... Retournons à notre caravane.

« Elle passa devant le tripot de la Biche, à la porte duquel étoient assemblés quantité des plus gros bourgeois de la ville. La nouveauté de l'attirail et le bruit de la canaille qui s'étoit assemblée à l'entour de la charrette furent cause que tous ces honorables bourguemestres jetèrent les yeux sur nos inconnus. Un lieutenant de prévôt, entr'autres, nommé la Rappinière, les vint accoster et leur demanda avec une autorité de magistrat quels gens ils étoient. Le jeune homme dont je vous viens de parler prit la parole, et, sans mettre les mains au turban (parce que de l'une il tenoit son fusil et de l'autre la garde de son épée, de peur qu'elle ne lui battît les jambes), lui dit qu'ils étoient François de naissance, comédiens de profession; que son nom de théâtre étoit le Destin, celui de son vieil camarade La Rancune, et celui de la demoiselle qui étoit juchée comme une poule au haut de leur bagage, la Caverne. Ce nom bizarre fit rire quelques-uns de la Compagnie, sur quoi le jeune comédien ajouta que le nom de Caverne ne devoit pas sembler plus étrange à des hommes d'esprit que ceux de la Montagne, la Valée, la Roze ou l'Épine.

« La conversation finit par quelques coups de poings et jurements de Dieu que l'on entendit au-devant de la charrette : c'étoit le valet du tripot qui avoit battu le charretier sans dire gare, parce que ses bœufs et sa jument usoient trop librement d'un amas de foin qui étoit devant la porte. On apaisa la noise, et la maîtresse du tripot, qui aimoit la comédie plus que sermons ni vêpres, par une générosité inouïe en une maîtresse de tripot, permit au charretier de faire manger ses bêtes tout leur saoul... »

Récit cocasse et d'une drôlerie amusante, Roman auquel Théophile Gautier ajouta quelquefois de mélancoliques et de tragiques aventures à plusieurs des principaux chapitres du *Capitaine Fracasse*. Cette fois la charrette des comédiens, le pauvre chariot de Thespis est resté embourbé à deux pas du château de Sigognac : «... Le Léandre et le Matamore poussaient à la roue, et le Roi piquait les

bœufs de son poignard tragique. Les femmes, enveloppées de leurs manteaux, se désespéraient, geignaient, et poussaient de petits cris. Ce renfort inattendu, et surtout l'expérience de Pierre eurent bientôt fait franchir le mauvais pas au lourd chariot, qui, dirigé sur un terrain plus ferme, atteignit le château, passa sous la voûte ogivale et fut rangé dans la cour. Les bœufs, dételés, allèrent prendre place à l'écurie, à côté du bidet blanc; les comédiennes sautèrent à bas de la charrette, faisant bouffer leurs jupes fripées, et montèrent, guidées par Sigognac, dans la salle à manger, la pièce la plus habitable de la maison... ». «... Les chars à bœufs ne vont pas vite, surtout dans les landes, où les roues ont parfois du sable jusqu'au moyeu et dont les routes ne se distinguent de la terre vague que par des ornières d'un ou deux pieds de profondeur; et quoique ces braves bêtes, courbant leur col nerveux, se poussaient courageusement contre l'aiguillon du bouvier, le soleil était déjà assez haut monté sur l'horizon, qu'on n'avait fait que deux lieues, des lieues de pays il est vrai, aussi longues qu'un jour sans pain, et pareilles aux lieues qu'au bout de quinze jours durent marquer les stations amoureuses des couples chargés par Pantagruel de poser des colonnes milliaires dans son beau royaume de Mirebalais... En voyant Sigognac marcher à côté de la charrette, Isabelle se plaignit d'être mal assise et voulut descendre pour se dégourdir un peu les jambes, disait-elle, mais en réalité dans la charitable intention de ne pas laisser le jeune seigneur en proie à la mélancolie, et de le distraire par quelques joyeux propos. »

Ainsi voyageaient les comédiens d'autrefois, gens qu'Aristophane et Callot eussent fervemment aimés, mais que sans doute désavoueraient les modernes sociétaires bourgeois de nos théâtres subventionnés. Les comédiens nomades n'ont point, pour cela, cessé d'exister et les mille saltimbanques dont les habits bariolés font aujourd'hui encore la joie des enfants des campagnes et des villes ne cessent de poursuivre la tradition tabarinesque dont le sans-gêne et le pittoresque donnaient au comique du temps un caractère si éminemment curieux.

M. Edmond de Goncourt, dans *Les frères Zemganno*, a retracé avec émotion quelques-unes des principales étapes de ces voyages. Les lignes qu'il a écrites sur la *Maringotte* demeurent inoubliables : « La dernière représentation terminée, le mât de la tente démonté et ses trois tronçons, et les toiles et les cordages et les accessoires emballés au plus vite dans l'immense bâche, aussitôt, au trot du

vieux cheval blanc, s'éloignait des murs de la ville la *Maringotte*. La maison promenant du matin au soir l'existence de ses locataires, par les routes et les chemins; la maison relayant à onze heures au bord d'une source, la paille ébouriffée de ses paniers ouverts sur l'impériale, et des chaussettes qui sèchent sur les roues; la maison dételée le soir et mettant la lumière de sa petite lucarne dans l'ombre noire des solitudes inhabitées, c'est là la *Maringotte*, l'habitation roulante où le saltimbanque naît, vit et meurt, et où entrent successivement l'accoucheuse et le fossoyeur : le mouvant domicile en planches, pour lesquelles ces habitants se prennent de l'amour du marin pour son navire. Et les gens de la *Maringotte* n'eussent voulu, à aucun prix, demeurer ailleurs, tant ils sentaient bien qu'ils ne pouvaient trouver que là dedans le doux cahotement des songeries sommeillantes de l'après-midi, la tentation et la facilité des montées de côtes, qui « vous disent » à de certaines heures du jour, et le réveil étonné du matin en des lieux entrevus pour la première fois dans le crépuscule de la veille. Eh quoi! si le soleil brillait, la voiture ne suffisait-elle pas avec la marge des prairies et la lisière des forêts? Et s'il pleuvait, n'y avait-il pas, sous le porche, de l'autre côté de la machine à enrayer, un petit fourneau pour la cuisine, et la chambre de la *Talochée* ne pouvait-elle pas se transformer en une salle à manger pour tout le monde? »

Le type de la *Maringotte* est resté classique; et il n'est point de petite ville française qui n'ait vu, quelque jour, arriver dans ses murs, quelqu'une de ces voitures peintes où nombre de femmes-torpilles et d'hommes-colosses venaient, pour la plus grande joie des petits et grands, accomplir les meilleurs de leurs tours.

LES CHARS FUNÈBRES. — LES CORBILLARDS LES VOITURES DE NOCE

Chacun sait que les corbillards doivent leur nom à certains bateaux de voyageurs qui descendaient la Seine depuis Corbeil jusqu'à Paris, d'où la primitive dénomination de « corbillards » dont on les affubla d'abord. Le fait d'avoir employé les « corbillards » pour amener à Paris quelques morts de la banlieue, et réciproquement, suffit à expliquer ce nom baroque dont on gratifia par la suite tous les chars funèbres. Si nous plaçons ici, après le char de Thespis, les chars de la Camarde, c'est afin de leur assurer une place

plus importante dans cette comédie de la mort qui se présente si bien après la comédie de la vie. Cette comédie a, d'ailleurs, le don d'éveiller si peu l'attention des spectateurs de la rue que nous voyons rarement les passants s'arrêter pour considérer avec surprise quelques-uns de ces funèbres cortèges. Dès l'antiquité la plus

VOITURE DE DÉMÉNAGEMENT. — 1850. D'APRÈS UNE LITHOGRAPHIE DE V. ADAM.

haute, il exista une locomotion particulière aux morts, qui, d'ailleurs, se présenta toujours avec apparat et respect. Ce culte se poursuivit à travers les âges et nous voyons, aujourd'hui encore, les morts célèbres transportés dans leurs caveaux au milieu de la pompe la plus solennelle et des honneurs les plus grands. Par une ironie un peu puérile, nous continuons à entourer la dépouille mortelle des puissants ou des sages de cette sorte de fétichiste admiration que nous prodiguâmes jadis à leurs personnes vivantes. Les jours de convois officiels, les drapeaux sont mis en berne et cravatés de crêpe, les régiments sortent, musique en tête, les populations entières se déplacent et viennent faire à l'illustre défunt un cortège imposant. Les fenêtres regorgent de monde, les monuments, envahis de curieux, sont noirs de public, une affluence prodigieuse porte le peuple vers la basilique tendue de deuil et vers les tambours voilés d'où sortent des sons funèbres. Tout un système de locomotion

La Locomotion
en
France
au
XIXe siècle

Un relai
de
Poste
en 1840

mortuaire s'ébranle : voici le char où, parmi des nuées de fleurs, repose le cadavre; voici, derrière, les voitures surchargées de trophées, de drapeaux, de couronnes, de larges bouquets. Le mort illustre passe salué par le respect bourdonnant de la foule.

Un autre jour, un cortège plus modeste sort d'une église de quar-

V. ADAM : UNE CITADINE ET LA DERNIÈRE VOITURE. 1872.

tier. C'est un convoi de pauvre. Derrière suivent les parents, quelques voisins, des vieilles femmes qui ont aidé à ensevelir le mort ou la morte sans fortune. Souvent le cercueil disparaît sous les draperies blanches : c'est un enfant ou c'est une vierge que ces hommes emmènent vers le cimetière triste de la banlieue. Après l'enterrement, tout le monde se réunira chez le marchand de vin et la grande peine amère se terminera devant quelque breuvage consolateur...

Une autre fois, c'est une grande et longue voiture qu'on voit sortir de la gare ou y entrer. Cette voiture, disposée sur le devant en forme de siège pour le cocher, s'allonge à l'arrière, en manière de piano à queue. Un mort y dort, qui a demandé à reposer en terre natale et que des mains pieuses ont, pour une dernière fois, installé bien commodément dans cette voiture lugubre hermétiquement close.

Depuis quelques années, on a adopté, à la suite des enterrements, pour le transport des familles, de larges omnibus à la façon de ceux dont les pensionnats se servent pour aller prendre ou chercher leurs élèves ou dont usent les facteurs des postes pour se transporter à travers Paris. Cette sorte d'omnibus familial est, pour les ouvriers et les petits bourgeois, d'une économie importante. On le retrouve quelquefois et dans d'autres occasions : c'est lorsque, sous une autre forme et sous d'autres couleurs, on le voit passer à travers le Bois, comble de gens joyeux et débordant de toute la joie d'une noce. C'est effectivement une voiture de mariage, lourde et massive. La jeune mariée, au bord d'une banquette, tend à sa mère son voile défait sur lequel marcha quelque lourdaud et que l'aiguille vigilante va réparer. Les gens endimanchés se congratulent à qui mieux mieux. Le classique militaire, en congé pour ce jour-là, découvre en riant une importante mâchoire. Le père et la mère du marié tirent à les casser sur des gants qui ne ganteront jamais leurs mains et dont la résistance les met en fureur. Passy, Auteuil, le Point-du-Jour, Boulogne verront successivement passer la joyeuse voiture.

Aux mariages riches son emploi est, par exemple, prohibé... Ce sont, cette fois, des défilés ininterrompus de landaus et de coupés. Un suisse énorme se tient avec importance à la porte de l'église, des gens saluent, des portières claquent, un loustic qui passe crie : *mince de chic!* des curieux s'amassent; tout un monde d'enfants, de jeunes filles, de passants se masse pour surprendre au passage un mot, un sourire, un geste, pour épier une élégance, pour admirer un ruban, un plastron, une cravate et la belle tenue des cochers.

LA TAPISSIÈRE

La même grande voiture reparaît les jours de courses, encore peinte et encore attelée différemment. C'est, malgré tout, la même forme, le même genre, la même structure à la « tapissière ». A demi penché en dehors, un jeune groom crie le *Pari Mutuel;* des bookmakers se donnent les chances des favoris; des hommes aux allures britanniques fument avec conviction des pipes à la forme étrangère...

La « tapissière » a le même aspect, un peu la même allure vague d'omnibus anglais, quand, habilement menée par quelque cocher de l'agence Cook, elle promène, à travers Paris et ses merveilles, John Bull flanqué de sa famille. Les Anglais descendent en cara-

vanes au seuil des musées, des églises, des monuments de toute espèce, entrent en coup de vent, jettent un regard, sortent et — fouette cocher! — la tapissière repart plus rapide encore vers d'autres musées, d'autres églises, d'autres monuments que les dignes fils d'Albion n'admireront sans doute pas plus longuement...

Cette fois un embarras de voitures.

D'autres tapissières entravent l'extrémité de la rue, exubérantes de drapeaux, de clameurs, de bruits de musique : ce sont les conscrits de la classe. Se bousculant à travers les banquettes, ils poussent, d'une voix sonore et avinée, des cris patriotiques. Quelques-uns, montés à côté du cocher, haranguent les passants, leur promettent les revanches futures. Dégagées enfin, les voitures, tout à l'heure pressées, se dispersent et la « tapissière » où la jeune France exalte sa fureur militaire file vers les boulevards où l'accueilleront, nourris et répétés, les cris de « Vive l'armée! »...

Mais voici comme un bruit de pesantes ferrailles.

Un énorme cheval paraît entraînant à sa suite une haute voiture où des cases disposées en rayons enferment de lourdes boîtes au lait. Une fanfare de grelots accompagne, de son cliquetis répété, l'attelage dont la vertigineuse vitesse éveille les quartiers paisibles, épouvante les enfants qui jouent dans les rues désertes, heurte de son poids les paisibles citadins qu'absorbe certainement la lecture de journaux compliqués...

Puis c'est la voiture du boucher où, des crochets, pendent des viandes rouges. Celle-ci vient de l'abattoir; elle porte la nourriture aux quartiers lointains dont les bouches avides crient famine, dans l'attente de nourriture. L'homme debout, à l'avant, brandit le fouet sonore et crie des jurons. La voiture roule, laissant derrière elle s'égoutter sur le sol, peu à peu, les traces du sang coagulé!...

De même forme est la voiture du blanchisseur. Voici que celle-là vient de s'arrêter devant la porte d'une maison, le grand cheval au repos. D'un bond, une fillette a sauté sur le sol; les mains paternelles lui passent l'énorme paquet dont elle va accabler son échine malingre. Le père, descendu, attache au cou du cheval le sac d'avoine dont la bête fatiguée, avidement, va se repaître.

LES VOITURES, DANS UNE VILLE, LE MATIN

Une ville où il est difficile de dormir, le matin, c'est Paris.

— Tonneaux! tonneaux! marchand de tonneaux!...

Vous vous penchez, maussade, à la fenêtre et regardez : un formidable *haquet* s'ébranle. Montée haut sur ses roues, comme une araignée géante sur ses pattes, la charrette encombrée de tonneaux vides ajoute, par sa marche pesante, au vacarme du cocher.

— Tonneaux! tonneaux! marchand de tonneaux!

Cinq bonnes minutes, l'écho malicieux répète cette parole saugrenue, et vous croyez enfin pouvoir vous rendormir, maudissant à la fois les buveurs, le vin, Pascal et son diabolique génie[1], quand une autre voix, gémissante cette fois, monte vers vous:

— Du mouron pour les petits oiseaux! haricots verts! haricots verts!

CHARRETTE A GRAINS. — 1850.

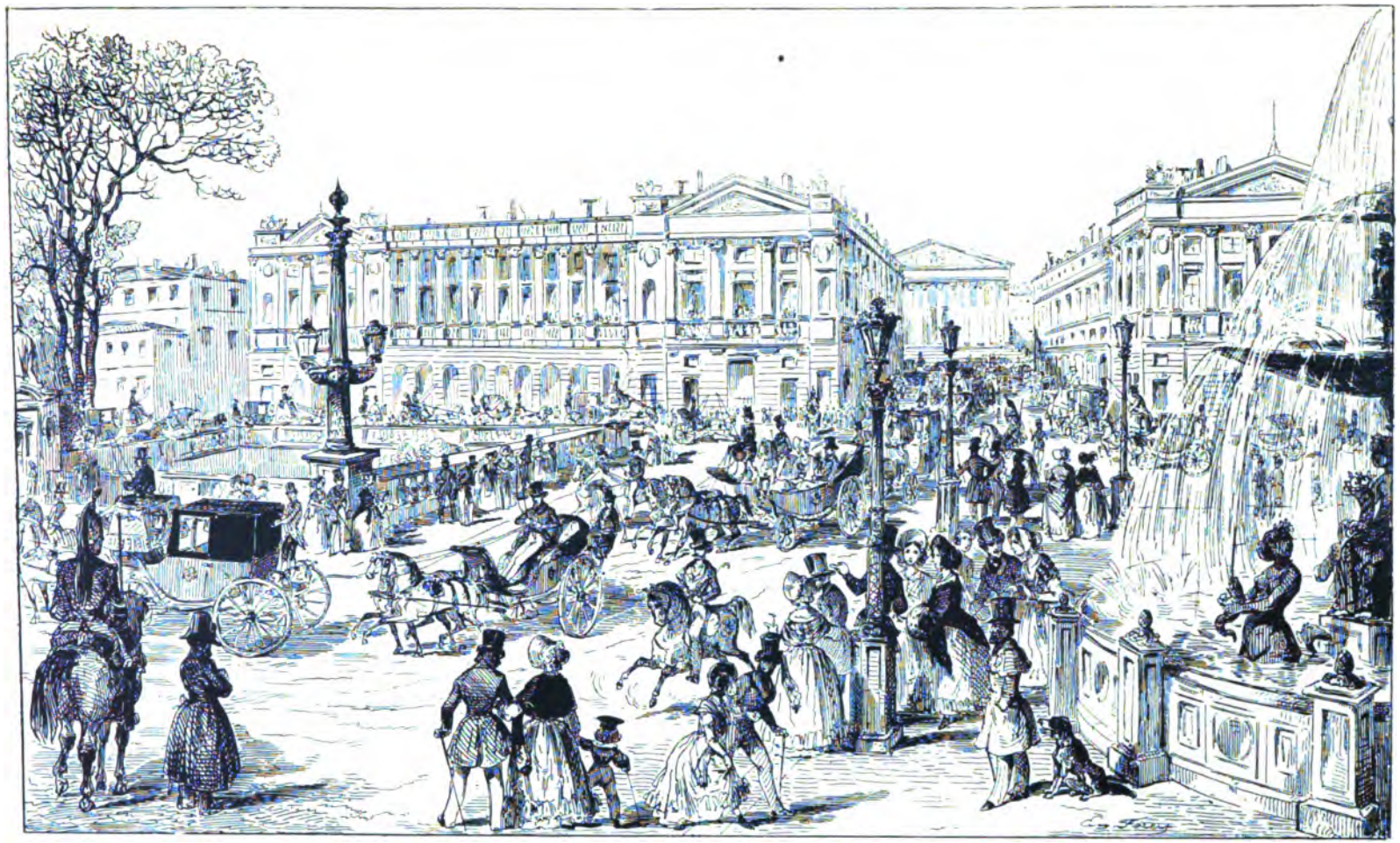
La voix pleurarde monte à l'aigu, devient perçante, entre dans vos fenêtres, dans vos oreilles, vous assourdit. Enfin, le silence; peut-être allez-vous dormir? Mais peut-on dormir au milieu de cet enfer qu'est la locomotion d'une grande ville?

Tour à tour, passent les pesantes voiture à ordures, imaginées par quelque préfet de police propre et grincheux, au désespoir de l'une des corporations les plus sympathiques et les plus pittoresques de Paris : celle des chiffonniers; les chariots chargés de pierres de taille et qui marchent si lentement qu'on les croirait attelés de bœufs; les voitures de déménagement, encombrées des objets les plus hétéroclites et les plus tintinnabulants; puis enfin, les premiers omnibus, les premiers fiacres, les premiers attelages de l'aube... Alors le sommeil devient impossible. Vous êtes obligé de vous lever, de vous habiller à la hâte, de descendre, de chercher d'autres quartiers où pouvoir se recueillir un peu, loin de l'enfer de la locomotion.

CABRIOLET DE PLACE.
1850.

Pourtant, à peine êtes-vous dans la rue, qu'une nourrice, au détour de deux chemins, vous écrase les pieds des roues de la minuscule petite voiture où quelque affreux enfant crie à tue-tête dans l'attente du biberon.

1. On sait que Pascal inventa le *haquet*.



LES VOITURES POUR LONGCHAMP EN 1841

D'après une lithographie d'Eugène Forcy publiée par Aubert et Cie.

Furieux, vous voulez franchir la chaussée et prendre l'autre trottoir. Vous attendez pour cela que la voiture de l'arrosage municipal soit passée. Mais à peine êtes-vous derrière que le malicieux automédon lâche les grandes eaux et que vos pieds écrasés par la voiture de la nourrice, trouvent, dans la sollicitude de cette douche, un bain capable de calmer leur douleur. Enfin voici le trottoir : il était temps. Le cabriolet de la poste, survenu à ce moment dans l'intention de vous rompre les os, vous éclabousse de toute la boue que l'arroseur municipal a préparée à votre intention quelques instants auparavant.

A peine sauvé d'une perspective aussi fâcheuse, vous vous apprêtez à respirer largement le bon air pur du matin. Cette fois encore, la locomotion de la grande ville, aussi brutale que cruelle, ne voulait point vous permettre cette effusion, et voici qu'une terreur nouvelle s'empare de vous, à l'aspect de deux ou trois sombres voitures, lourdes et massives, menées par des gens suspects, grillées comme des « paniers à salade » et dont le passage odorant ne laisse point que d'être peu agréable.

Cette fois, c'en est trop, l'impertinence est trop visible et vous ne pouvez souffrir tant d'impolitesse. Aussi, fuyant cette mauvaise rencontre, vous gagnez les boulevards.

Il vous faut — cette fois — affronter la paisible persécution d'une demi-douzaine de « décrotteurs », sorte de rouleaux aux crins de fer destinés à rejeter la boue dans les ruisseaux, mais que le sort malin emploie plus généralement à barioler les habits des passants. Afin d'éviter la perte de vos habits vous vous rejetez sur le côté. Mais là d'autres ennemis veillaient, en la personne d'une douzaine de conducteurs de voitures-réclames qui défilent cahin-caha, promenant avec sérénité sur des paravents à roues des annonces théâtrales ou pharmaceutiques.

Enfin voici le trottoir. Là encore, vous n'êtes point sauvé. N'y a-t-il pas le camion de la boulangerie, le caisson du cul-de-jatte, qui, se jetant, à vos trousses vont vous obliger à vous engouffrer dans quelque fiacre où, de terreur, vous vous blottirez pour rentrer chez vous.

Encore le voyage sera-t-il accidenté. Votre cocher devra — au prochain carrefour — stopper pour permettre à la pompe à incendie et à l'échelle de sauvetage de passer sans vous heurter. De loin la bruyante trompette d'alarme vous avertit d'avoir à vous garer. L'injonction est formelle. Un éclair rouge, un tonnerre de ferraille, les lourds engins d'incendie sont passés. — Fouette cocher! homme de

locomotion, dispensateur de ma tranquillité et de ma sécurité, toi que j'implore comme les Anciens leurs dieux! Sors-moi de cet enfer, rends-moi au calme de mon logis.

Hélas! voyageur présomptueux, tu comptais sans les encombrements imprévus, sans le déraillement certain du tramway qui va barrer la voie, sans l'accident survenu au « panier à salade ». Ce dernier, du moins, t'offrira quelque pittoresque. Une roue, contre un trottoir s'est brisée. Des cris aigus partent de l'intérieur. Les gardes municipaux descendent, des gardiens de la paix sont réquisitionnés. Un à un les prisonniers sont extirpés de leurs étroites cellules de voyage. Il y a là des hommes grisonnants, de « vieux chevaux de retour », récidivistes, des femmes en chevelure et nez au vent, de jeunes adolescents aux cheveux plaqués aux tempes dont la mine gouailleuse rit et se moque. Une foule s'amasse. Passant, une seule chose peut vous sauver de la cohue, ton attelage et toi. Dis au cocher de retourner en arrière. Mais non, cela est impossible; le fiacre est pris dans les autres voitures, ainsi que dans une banquise de glace : il lui est impossible de bouger. Il te faut, collé aux vitres de la portière, assister à toute la scène. Pense à bénir le sort si quelque service de soldats charriant du fourrage ne vient grossir le cortège déjà encombrant d'une file nouvelle de voitures...

LA FÊTE DES FLEURS. — LE GRAND PRIX. — LA MI-CARÊME

Il arrive que les voitures, elles aussi, ont leurs fêtes : Fête des fleurs, Grand Prix, Mi-Carême...

La « fête des fleurs », de toutes, est certainement la plus brillante et la mieux parée. On peut dire, sans exagération, que là est le rendez-vous de toutes les élégances, de toutes les grâces, de toutes les recherches d'art et de fantaisie. Il n'est point, dans cette solennité parisienne, de genre de véhicule qui ne soit représenté. Tous les modèles de locomotion offrent, là, quelque aspect de leur nouveauté, de leur décoration, de leur légèreté et de leur allure. La décoration, faite par des mains artistes, a occupé, on le devine, durant plusieurs jours, le caprice des propriétaires. Voici des coupés parés de lilas blanc et mauve dont le sillage laisse, derrière soi, comme un parfum printanier; voici une calèche où se prélasse une charmante jeune femme en toilette violette. Toute la calèche est, à son exemple, parée de violettes. Il y en a sur les coussins, sur les

roues, sur les marchepieds, sur le siège du cocher, sur les pieds et les genoux de la dame, plein des paniers à ses côtés. Et la calèche file, file, et de ses petites mains la dame jette des bouquets de deux sous, au hasard. On ne voit que des bouquets de violettes dans l'air, qui en est parfumé; les deux merveilleux alezans, cabrés sous le fouet de l'habile cocher, se redressent comme pour quelque tour. La calèche file, mais déjà au milieu de toutes les autres voitures, elle n'est plus complètement violette. D'autres fleurs sont venues joncher ses coussins et les pieds fins de la dame. Des lilas, des roses, des œillets, lancés décrivent des courbes dans la lumière puis viennent s'abattre sur ses genoux en moisson glorieuse...

Maintenant c'est un « panier » plein d'enfants. La mince voiture d'osier rayonne du sourire de joyeux visages. Des cris partent, un peu effarés. Une petite fille, à moitié penchée au dehors, effeuille les pétales de ses dernières pivoines sur les blonds cheveux d'un petit garçon. Le « panier » passe débordant de jeune vie et de jeunes fleurs. Maintenant tintent les grelots de la victoria. Cette fois ce sont de folles jeunes filles couronnées de pampres qui guettent les passants au visage et leur adressent, dans un sourire joyeux, quelque branche légère de genêts, d'œillets, d'orchidées ou de chrysanthèmes. Le passant charmé sourit, riposte... et passe.

Un coupé paraît, d'une aristocratique et princière élégance. Un monsieur, ganté de blanc, penche, au dehors, un irréprochable plastron. Son nom circule aussitôt :

— Le comte de M...

Le comte de M... ne jette que des hortensias bleus. L'intérieur de son coupé, comme décoré d'azur, déborde de ces fleurs. Le comte en lance les gerbes avec le geste gracieux qu'apportent à leurs exercices les lanceurs de foot-ball. Sa boutonnière, décorée de la fleur symbolique, devient comme le point de mire où visent les concurrentes. Mille mains de femmes, habilement, jettent vers le gentilhomme-poète leurs mignonnes guirlandes...

Puis un phaéton, un duc, un dog-cart, etc., etc., défilent au trot. La fête devient complète, se presse, se multiplie, ressemble à une grande bataille. Le sol est jonché de fleurs; des rires, des éclats de voix, des cris partent en fusées joyeuses parmi le cahot des essieux, l'appel des cochers, le grincement des roues. Quelle vie anime tout ce peuple, quelle joie aussi! Un radieux soleil descend sur les touffes du Bois. L'après-midi radieux s'offre propice aux ébats. Jusqu'aux automobiles et aux cycles, qui, cette année, se sont mis

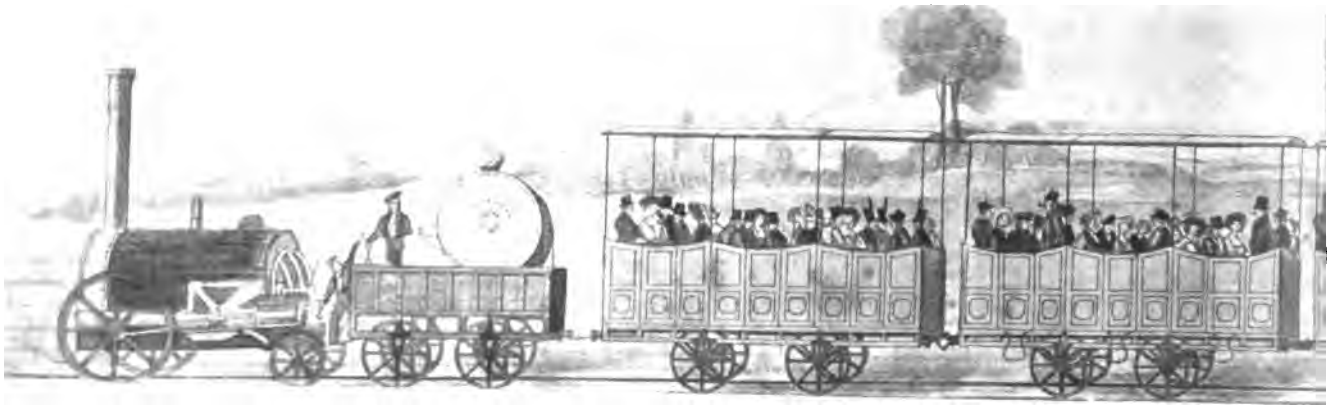
de la partie et ont apporté à la fête leur contingent de plaisir. Jusqu'au soir, la bataille durera; jusqu'au soir des touffes de fleurs s'amasseront, en neige blanche et rose, sur le terrain sablé; jusqu'au soir, le soleil éclairera de sa splendeur les derniers bruits de l'apothéose. Les voitures aujourd'hui auront eu leur grande journée. Elles l'auront demain encore, au Grand-Prix...

HAQUET. — 1850.

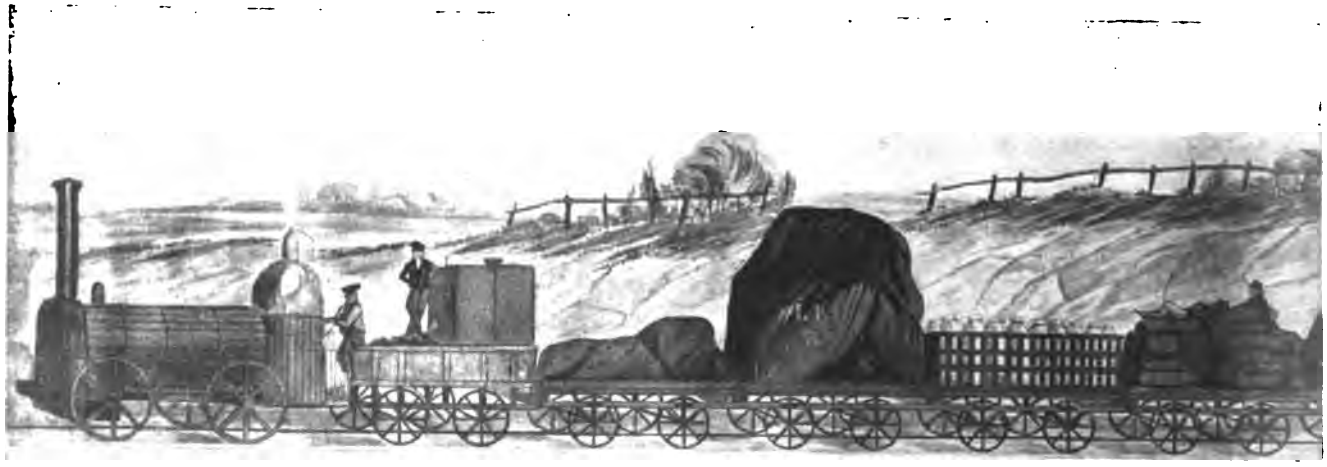
Bastard, l'agréable et presque chatnoiresque historien de *Paris qui roule*, ce charmant recueil, où passent, comme dans un cinématographe hâtif toutes les formes de la locomotion moderne, décrit, en ces termes, l'apparat solennel du Grand-Prix : « Dès le matin, la foule descend des hauteurs de la place de l'Étoile, et se dirige, en suivant l'avenue du Bois, vers la pelouse de Longchamps, avec des victuailles au bras, des bouteilles dans les poches, des pains sur la tête. Les uns traînent leurs marmots par la main, ou les roulent dans une petite voiture. On s'installe sous les arbres; on installe les vivres sur l'herbe et les journaux servent de nappe ou de serviette. Puis une courte sieste succède à ce repas en plein air, jusqu'à l'heure où le roulement des voitures réveille les endormis. Oh! ce flot de voitures semble un torrent qui bouillonne dans une poussière aveuglante! *Fiacres, landaus, mails, chars à bancs, tapissières, victorias, phaétons*, passent rapidement, emportés vers le même but, sur le turf, où maintes femmes galantes égrènent mille sujets de conversation. Tout est luxueux, tantôt... Les cochers ne sont pas moins grotesques avec leurs livrées invraisemblables, trop larges, trop longues, couvertes de graisse, et leurs figures joufflues de garçons d'estaminet. Les jeunes gommeux n'en sont pas moins ridicules avec leur prétention de parler courses, chevaux, sport, et de parier pour l'*outsider* ou le favori, contre le champ ou contre l'écurie... »

VOITURE DE BOULANGERS.
1840.

PREMIER TRAIN DE CHEMIN DE FER ANGLAIS. – I



WAGONS DE SECONDE CLAS

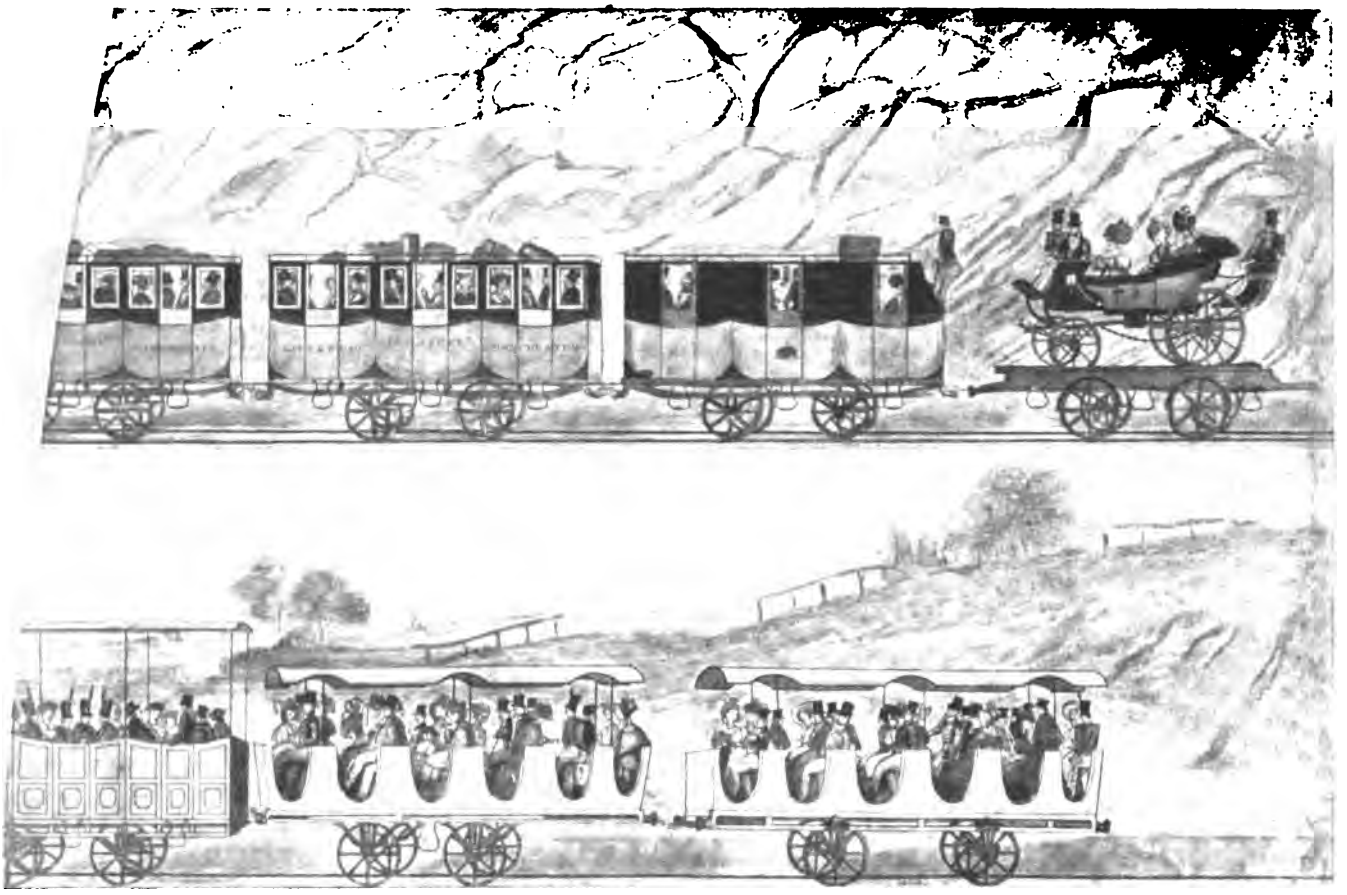


WAGONS DE MARCHANDISES ET WAGONS DE BÉT

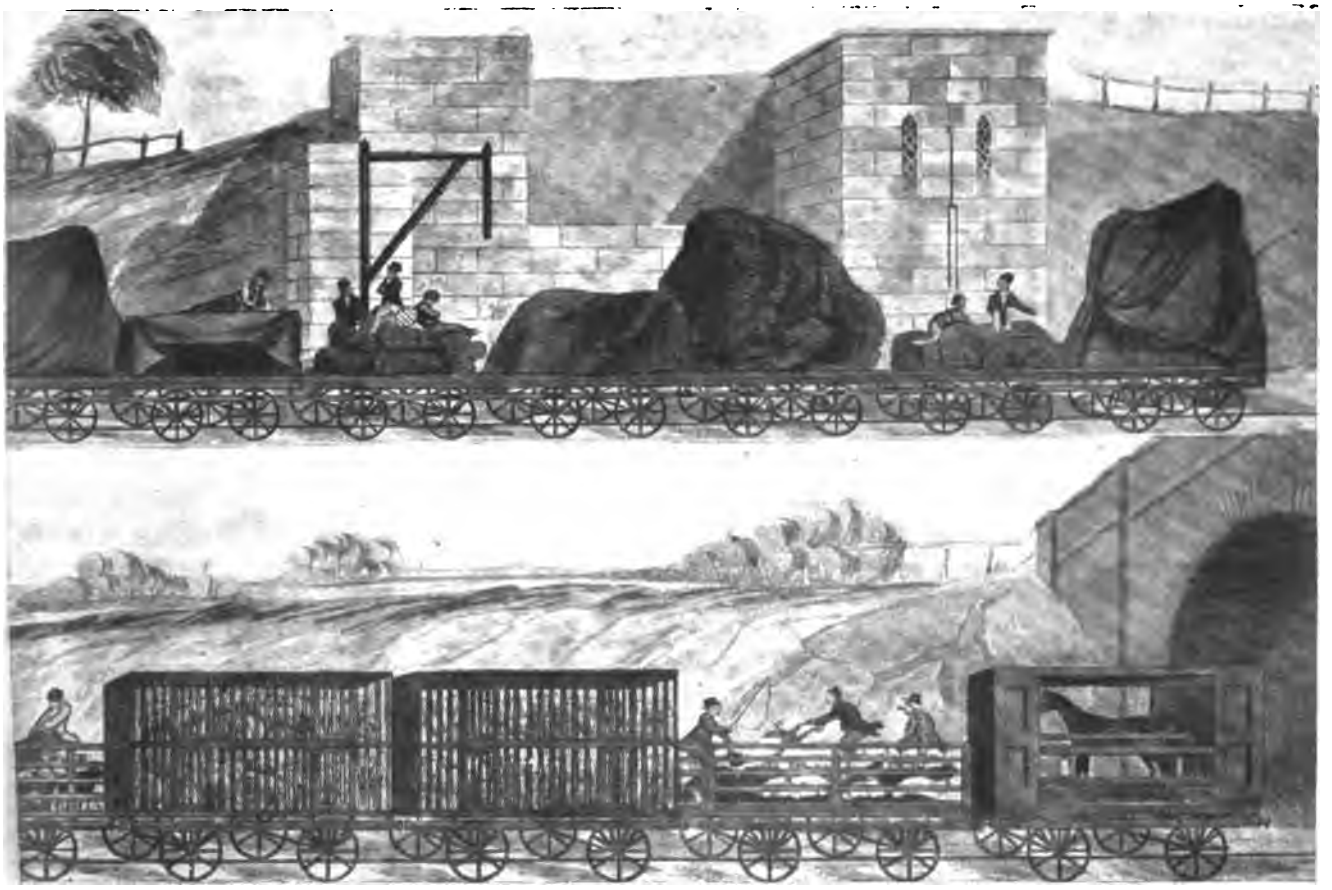
D'après une suite de gravures de Hughes sur Des

D'après une suite de gravures de Hughes sur Dessins

.R A LIVERPOOL, 1833 (PREMIÈRE CLASSE



VOYAGEURS EN PLEIN AIR



DU PREMIER CHEMIN DE FER ANGLAIS, 1833

1e I. Shaw, publiée à Londres en janvier 1833.

Ce jour est encore tout entier celui de la locomotion. Locomotion, les voitures qui passent dans l'avenue du Bois et qui affluent à Madrid, à la Cascade, au Pavillon Chinois. Locomotion encore les jockeys et leurs coursiers, les représentants des écuries célèbres et des grands entraîneurs! Locomotion sur la route et sur la plaine, locomotion dans les allées et sur le turf, locomotion partout. Un immense public, ainsi qu'au temps de Rome il s'en pressait dans les amphithéâtres du Cirque, envahit les tertres et couvre les plates-bandes. Aux baraques du Paris Mutuel se pressent les joueurs; des fiches sont distribuées; la cote, affichée en caractères géants, monte avec les chances de succès; il y a de la folie dans l'air : les enjeux sont formidables. Mais la course commence. Écrasé contre la haie, le public suit avec anxiété les évolutions de la course. Tout à l'heure le nom de l'heureux vainqueur volera de bouche en bouche à travers l'espace. La course terminée, chacun remontera dans le véhicule qui l'apporta et retournera chez soi.

TAPISSIÈRE DE FAMILLE.

Les fêtes de la locomotion et des voitures ne seront point closes pour cela...

Ne faut-il point compter avec le Carnaval et la Mi-Carême? La promenade du Bœuf-Gras, qui réjouit nos successives générations d'aïeux, bien qu'ayant perdu quelque peu de son faste originel, n'en offre pas moins encore de piquants spectacles. Ce jour-là, les voitures pavoisées pour la circonstance et encombrées des masques les plus divers, parcourent les rues de Paris, en se mêlant aux extravagances de la foule. Le peuple masqué et chamarré se faisant de plus en plus rare; d'autres réjouissances ont succédé, venues d'Italie et de Nice. Ce fut principalement l'usage des serpentins et des confetti.

Ce jour-là des milliards de minuscules morceaux de papier jonchent les rues de la cité et répandent dans l'air comme une pluie multicolore. Il semblerait qu'un dieu malin, du haut d'un ciel de féerie, s'amuse à lancer sur la foule cette poudre brillante et légère dont se réjouissent les yeux. Les voitures qui passent, transformées pour la circonstance en *chars* de parade, sont encombrées de personnages déguisés figurant des groupes symboliques. Une musique bruyante accompagne la marche de tous ces chars, et les figurants, juchés au plus haut des estrades, adressent à la foule d'interminables et réclamières harangues. C'est là le souvenir dernier de ces

fêtes des *Fous* et de l'Ane où se complurent nos pères. Le pape des fous, toutefois, se trouve remplacé par la plus charmante des dames de la Halle ou par la plus jolie des jeunes blanchisseuses, élue par ses camarades Reine des Reines. Après des voitures, d'autres voitures encore se succèdent, que d'autres à nouveau suivent par derrière aussi brillamment décorées et aussi pitoyablement encombrées de masques.

Certains chars, figurant en faisceaux symboliques les bienfaits de l'agriculture, du commerce des arts, donnent à la fête une sorte de caractère antique qui n'est point pour déplaire. Les trophées de faux, de gerbes, d'épis, de bêches, d'avirons, semblent noués sur le flanc des chars, à la manière de ces attributs qui encombraient, dans les processions glorieuses des Panathénées et des réjouissances grecques, les autels de la Cérès Démeter et de la grande Minerve. La Reine des Reines, entourée de ses dames d'honneur, passe dans un landau. Les nombreux chars l'escortent, ainsi qu'une souveraine véritable et, de chaque côté, mousquetaires à cheval et malingres cavaliers passent en laissant au soleil briller la pacotille de leurs armures, de leurs habits et de leurs épées.

Les voitures, aujourd'hui encore, sont à la fête.

Elles retourneront demain, comme les jours précédents, à l'épuisant travail de la grande ville.

Le « patinage » qu'on peut, en quelque sorte, rapprocher de la locomotion, puisqu'il est réellement l'art de se mouvoir sur la glace à l'aide d'instruments *ad hoc*, est devenu, depuis plusieurs années, l'un des sports les plus pratiqués qui soient. Disons d'abord que la forme du patin varie suivant le pays où on l'emploie. Cet instrument, ou mieux encore, cet appendice de la chaussure, nous vient des régions du Nord; on croit même qu'il fut inventé en Hollande. On voit, dans ce pays, racontent même les voyageurs, les laitières portant des vases pleins sur leur tête, tricotant pendant leur route, franchir, en peu de temps, des distances très considérables pour aller vendre leur lait dans les villes environnantes. Elles font souvent, de la sorte, plusieurs kilomètres avec une rapidité presque incroyable. Fitz-Stephen nous apprend qu'il a existé, à Édimbourg, un club des patineurs (*skating club*), dont les membres firent retentir dans toute l'étendue des trois royaumes la renommée des patineurs écossais.

En Norvège, l'exercice du patin constitue la partie la plus sérieuse de l'éducation de la jeunesse, car un Norvégien est toujours sur ses

patins. Il y a même, dans ce pays, un régiment de patineurs dont les évolutions sont fort remarquables par leur précision. Leurs patins, *skie* ou *skielœbere*, ont près de 2 mètres de long et ne sont pas plus larges que le pied; ils consistent en deux planches de sapin, minces et effilées, d'une épaisseur double dans leur milieu, et légèrement recourbées en l'air aux extrémités. Le *skie* est aussi en usage dans la Laponie et le Finmark; mais dans les régions boréales de l'Amérique, le patin n'a guère que 1m,20 de long sur 0m,60 de large, et se compose de deux légères planchettes réunies par des courroies de cuir.

Le patinage a été accueilli en France avec enthousiasme, et il ne se passe pas d'hiver où les membres du *Skating-Club* n'aient à disputer quelque prix aux champions étrangers sur la surface gelée d'un de nos lacs favoris. La surface rarement gelée ne suffisant à contenter tous les fidèles du patin, des pistes artificielles ont été établies dans quelques-uns des principaux musics-halls de Paris; le « Palais de glace », le « Pôle Nord » sont effectivement devenus des lieux de plaisir recherchés, et sur ces pistes glacées, les aventurières et les souples cavaliers à qui mieux mieux se disputent la palme de l'adresse. Encore une fois, la locomotion amusante, légère et noble comme une danse aux beaux rythmes, a raison de l'hiver et sait vaincre les frimas[1]...

ASCENSEURS. — ESCALIERS MOUVANTS ÉCHELLES, ETC. — LES GRUES

Ce livre serait incomplet si, ayant parlé longuement de tous les moyens employés par l'homme pour circuler à la surface de la terre, nous ne disions pas un mot de ceux qu'il a imaginés pour s'élever au-dessus ou s'abaisser au-dessous de sa surface. « L'homme des bois a, pour s'élever, la liane qui pend aux branches du cocotier, dit Deharme; le pauvre des campagnes a l'échelle; l'homme aisé, l'escalier aux marches en pente douce; le riche, l'ascenseur. »

1. Voir Sordet (Eug.). *Manuel du patineur* (Paris, 1873, in-12). — Paulin Desormeaux. *Patinage et récréation sur la glace, en traîneaux russes, hollandais et français.* Paris, 1854, in-18, 1 vol. — Anonyme. *Physiologie du patineur ou définition complète des principes et des règles qui s'appliquent à l'exercice du patin*, par un ancien patineur. Paris, 1862, in 12. — Vail (Trost). *L'art du patinage*, 1881. — Garcin (J.). *Le vrai patineur ou l'art de patiner avec grâce.* Paris, 1813. — Goodman (N. et G. A.). *Handbook of the skating.* London, 1882, in-8. — Racinet. *Le Costume historique*, etc.

L'ascenseur est d'une invention récente; pourtant il y en a déjà de plusieurs modèles et d'aspect varié. Tout moyen de traction mécanique appliqué à une corde ou à une chaîne, portant un plateau guidé verticalement, donnera un ascenseur. Que l'agent producteur du mouvement soit la vapeur d'eau ou l'air dilaté, qu'il soit la pression de l'eau ou toute autre force, ce sera toujours le même ascenseur. Les premiers ascenseurs établis en France étaient mis en mouvement par des moteurs à gaz. L'invention en est due à M. Lenoir. Comme le gaz circule aujourd'hui dans toutes les grandes villes, il suffit d'un branchement et d'une pile de quelques éléments pour donner la vie à cette machine. En arrivant sur le plateau de l'ascenseur, on pousse le bouton et l'on s'élève. Veut-on s'arrêter à un étage quelconque, on tire une corde, le robinet se ferme et l'on quitte l'appareil. Veut-on descendre, on s'abandonne à la pesanteur en modérant son action par l'usage d'un frein.

Les ascenseurs primitifs ont été avantageusement modifiés par M. Edoux. M. Edoux imagina l'emploi d'une longue tige cylindrique de métal, de la hauteur d'une maison, et pouvant disparaître dans un cylindre qui l'enveloppe et s'enfonce dans le sol. L'eau des conduites urbaines est introduite en dessous de cette grande tige cylindrique faisant piston, et sa pression détermine l'ascension du plateau superposé et des personnes qui y sont placées. Ce plateau, guidé dans ses mouvements, est surmonté d'une cage portant les ascensionnistes, et, au besoin, garnie de sièges. Une corde passe dans l'angle de la cage; elle s'étend sur toute la hauteur de la tourelle parcourue par l'appareil. Il suffit de la tirer de bas en haut ou de haut en bas, selon qu'on veut monter ou descendre. Dans un cas on ouvre le robinet d'accès de l'eau; dans l'autre, le robinet d'échappement. La fermeture des deux robinets, amenée par un état de tension convenable de la corde, détermine l'arrêt.

Un grand nombre d'ascenseurs électriques manœuvrent à présent dans les maisons de Paris, mais surtout de New-York, de Londres, de Philadelphie, en un mot dans toutes les villes importantes où le commerce, l'industrie, voire la simple commodité publique le réclament.

Nous avons, dans un précédent chapitre, entretenu le lecteur du futur trottoir roulant qui doit être l'un des clous de l'Exposition de 1900. Disons-lui, qu'en attendant, des essais d'escaliers roulants ont été tentés avec succès dans plusieurs endroits, et, entre autres, à Paris, dans les Grands Magasins du Bon-Marché et du Louvre...

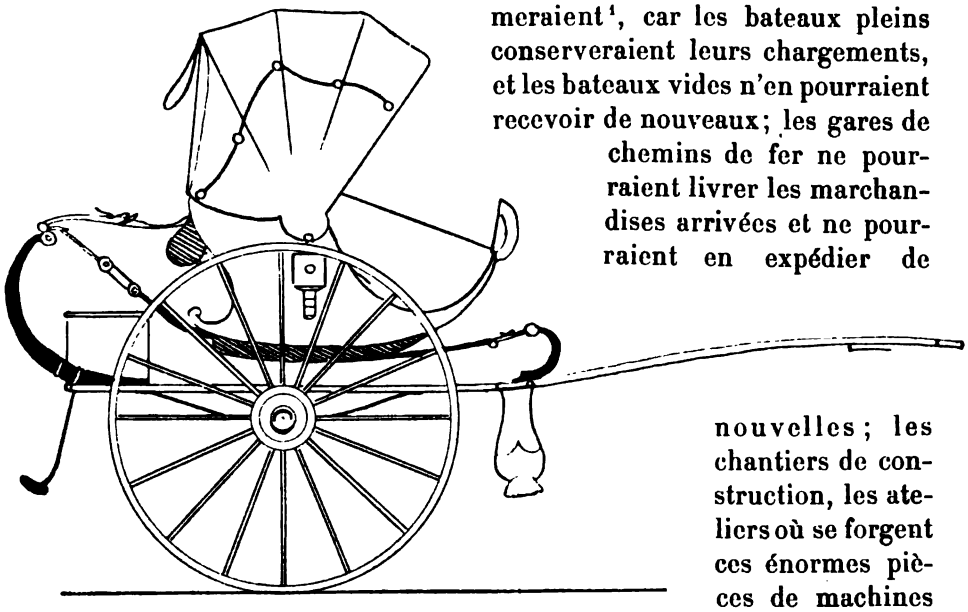
LE CONDUCTEUR DE CHEMINS DE FER ANGLAIS EN 1852

D'après l'Estampe de Alken des « *Fores's contrasts* ».

Citons, en passant, les échelles et les appareils employés pour le sauvetage en cas d'incendie et, disons aussi un mot des chèvres et des grues à bras, à manège, à eau (système Amstrong) dont on se sert dans l'industrie.

Ici encore il s'agit de locomotion, de la locomotion des objets.

Insistons en disant que les grues sont, au plus haut point, les bras de l'industrie. Si ces appareils, pour quelque raison, venaient à manquer, on verrait en même temps tous les chantiers, tous les ateliers s'arrêter. Les ports se fermeraient[1], car les bateaux pleins conserveraient leurs chargements, et les bateaux vides n'en pourraient recevoir de nouveaux; les gares de chemins de fer ne pourraient livrer les marchandises arrivées et ne pourraient en expédier de nouvelles; les chantiers de construction, les ateliers où se forgent ces énormes pièces de machines qui excitent à un si haut point notre étonnement devraient suspendre leurs travaux. Tout s'arrêterait, les bras disparaissant...



CABRIOLET. — 1820.

Darsigny, dans son chapitre sur les *Équipages*[2], publié au temps du romantisme, se plaît à nous montrer successivement : « une voiture blanche et noire dans laquelle quinze à vingt personnes sont assises en face l'une de l'autre ». Un vieux juge dans un cabriolet, le carrosse d'un visiteur professionnel, la voiture jaunie d'un solli-

1. Deharme. *Les Merveilles de la locomotion.*
2. Darsigny (F.). *Descarnado ou Paris à vol de diable.* Delaunay, 1837.

citeur, le tilbury « conduit par une dame en robe du matin, coiffée d'un joli chapeau rose », les équipages de duellistes, de Chevet, d'un accoucheur et d'un usurier. A la suite de tant de voitures, Darsigny nous montre, en outre, l'équipage à six chevaux du roi Louis-Philippe « qui va au-devant de l'attentat habituel ».

Si l'auteur de *Descarnado* vivait encore aujourd'hui, nous pensons que sa description ne s'arrêterait pas là, et qu'il y ajouterait volontiers de nombreux véhicules inconnus à l'heureuse époque des Lions et des Dandies.

Car, depuis ce temps, locomotion régulière ou locomotion à côté, il nous semble que le nombre et le genre des voitures ont augmenté prodigieusement. Un *Dictionnaire de la Locomotion contemporaine* fournirait matière à de gros in-folio. Un carrossier ne saurait même récapituler les noms de tous les véhicules en usage en France à l'heure actuelle

CHARRETTE ET ATTELAGE D'UN CONVOI DANS LE CONESTOGA.
(AMÉRIQUE DU NORD.)

LA LOCOMOTION AU XXe SIÈCLE

LES PROGRÈS DE L'AUTOMOBILISME

Au cours des précédents chapitres, nous avons montré l'évolution lente mais constante suivie, au cours des siècles par la locomotion automobile. Nous avons parlé de l'idée première en germe dans l'antiquité grecque et romaine, puis des travaux de Roberti Valturi[1], de Roger Bacon[2], de Huyghens, de Denis Papin, enfin de Cugnot, de James Watt et de Marc Séguin. Toutefois nous nous sommes arrêtés aux éléments de la construction[3], et nous n'avons pas décrit les derniers progrès de la locomotion sans chevaux. Il faut reconnaître que depuis quelque cinq ans celle-ci a acquis, en France surtout, des développe-

1. « Roberti Valturi, dans un ouvrage de 1472, mentionne une machine de guerre dénommée Musculus ou petite tortue, représentée d'après une estampe du xve siècle, qui était employée plus de 200 ans avant Jésus-Christ. Dans le même ouvrage, Roberti Valturi parle en outre de tours de guerre mouvantes « mues par le vent », mais la description qu'il en donne et surtout l'emploi d'engrenages qu'il signale tout particulièrement, nous font croire que si ces engins ont jamais existé, leur établissement ne doit pas remonter à une date antérieure à Jésus-Christ, mais bien aux xive et xve siècles. (*Traité de la construction, de la conduite et de l'entretien des voitures automobiles*, par Ch. Milandre et R. P. Bouquet, 1898.)

2. Voir le traité de Roger Bacon, *De mirabile potestate artis et naturæ*, où il est dit : « On fabriquera des voitures qui rouleront avec une vitesse inimaginable et sans aucun attelage. »

3. Voir *Traité de la construction, de la conduite et de l'entretien des voitures automobiles* : 1er volume : *Éléments de construction*. — 2e volume : *Voitures à vapeur*. — 3e volume : *Voitures à pétrole*. E. Bernard et Cie, édit. 1898-99.

ments extraordinaires. Grâce à Cugnot, à Papin et à Séguin l'industrie française, ordinairement peu soucieuse de progrès, s'est, pour une fois, montrée digne de sa bonne renommée d'antan. Si Blinkinsop, par l'invention du rail à crémaillère, William et Édouard Chapman, enfin Georges Stevenson marquèrent la collaboration de l'étranger, par contre nos carrossiers nationaux activèrent le zèle des constructeurs et des mécaniciens, et en quelques années dotèrent notre pays de cette multitude de chars à vapeur et à pétrole dont toutes nos voies sont sillonnées. A la fin du second Empire les plus fougueux de nos cyclistes montaient encore les bicycles en bois de Michaux et, dit L. Baudry de Saunier[1], les « chauffeurs », rares convaincus dont le public plaçait alors les ateliers à Charenton, hésitaient entre l'adoption de la vapeur, puissance fidèle qui, chaque jour, faisait ses preuves sur les voies ferrées, et l'adoption des moteurs à gaz, encore à leurs essais. Les *explosants* (partisans du moteur à gaz) et les *vaporistes* (partisans de la vapeur) commencèrent donc leurs travaux en même temps que leur querelle, un peu avant la guerre de 1870[2].

Ce fut vers 1872 qu'Amédée Bollée — dont le nom est attaché impérissablement à l'histoire de l'automobilisme, — produisit sa première voiture à vapeur avec avant-train à deux pivots. La facilité de direction dont Amédée Bollée sut doter son appareil et la souplesse mécanique qu'il sut imprimer à chacun de ses mouvements le firent baptiser l'*Obéissante*[3]. L'*Obéissante* fut présentée à l'Académie des Sciences. En 1878, Bollée produisit la *Mancelle* que l'on vit à l'Exposition universelle et dont la vitesse à l'heure, de 28 kilomètres en moyenne, atteignait 35 kilomètres en palier.

En 1879, les ateliers du Mans produisirent, outre un omnibus à vapeur de 40 places, une locomotive routière de 27 tonnes : la *Marie-Anne*, qui pouvait remorquer 150 tonnes en palier[4].

1. *Les Sports modernes*, publication illustrée. Chez Jean Boussod, Manzi, Joyant et Cie. Texte de L. Baudry de Saunier, 1898-99.

2. Voir sur les Origines de l'Automobile : *Du char antique à l'automobile. Les siècles de la locomotion et du transport par voie de terre*, par F. Marcevaux. Paris, Firmin-Didot, 1898. — *Histoire de la machine à vapeur*, par R. H. Thurston. Paris, Germer Baillière, 1882. — *La Nature*, Revue des Sciences, publiée sous la direction de MM. G. Tissandier et H. de Parville. — *Le Magasin Pittoresque* (à partir de 1893), *la Revue Encyclopédique, le Monde Moderne, la Lecture Illustrée, le Génie Civil*, etc.

3. Milandre et Bouquet. *Traité de la construction.*

4. *Idem.* « La *Marie-Anne* fit son premier voyage du Mans à Aix et parcourut les 760 kilomètres séparant ces deux villes en moins de soixante-quinze heures. »

LE CHAUFFEUR-MÉCANICIEN EN 1852

D'après une Estampe anglaise de Aiken.

L'année suivante (1880) ce fut la *Nouvelle*[1], qui porta dans le monde de la construction automobile le bon renom de la fabrique de l'inventeur Bollée.

Toutefois, quelle que fût l'excellence mécanique de cette série

VOITURE ÉLECTRIQUE DE COURSE. — CARROSSERIE ROTHSCHILD EN PARTINIUM.

d'automobiles en progrès sur les inventions précédentes, il faut dire que de nombreuses imperfections en rendaient encore l'emploi hasardeux et difficile. La voiture à vapeur, appelée à jouer un rôle prépondérant dans la locomotion moderne, devait encore subir des modifications techniques importantes. Les plus remarquables de ces modifications ont été apportées plus tard, par M. le comte de Dion en collaboration avec MM. Bouton et Trépardoux. « Bien pénétrés de cette idée, disent Milandre et Bouquet, que la voiture à vapeur ne pouvait devenir réellement pratique que par l'emploi d'un générateur possédant des qualités spéciales de grande puissance et de sécurité sous un faible volume, MM. de Dion, Bouton et Trépardoux brevetèrent, en 1883, la chaudière à vapeur qu'ils emploient aujourd'hui sur leurs véhicules. Les premiers essais de cette construc-

1. L. Baudry de Saunier.

tion furent faits en 1884 et 1885, sur deux modèles légers : un tricycle et un quadricycle. Plus tard furent établies des voitures à plusieurs places, puis des tracteurs qui pouvaient remorquer à la vitesse, inconnue jusqu'alors, de 45 kilomètres à l'heure, des breaks et des omnibus qui se sont toujours vaillamment comportés dans les diverses épreuves auxquelles ils ont pris part et qui ont placé leurs auteurs à la tête des constructeurs d'automobiles à vapeur de notre temps[1]. »

Les chroniqueurs prétendent que la vocation de M. de Dion est due à un simple hasard. M. de Dion, paraît-il, eut un jour l'idée d'acheter une petite locomotive, un jouet d'enfant, pour le fils d'un de ses amis. Il fut frappé du mouvement, étudia la mécanique et la construction. Et aujourd'hui sa maison, la première de France, produit ces magnifiques automobiles dont la légèreté, la rapidité et l'allure font le délice des sportsmen et des voyageurs. L'anecdote, si elle n'est pas affirmée, est du moins vraisemblable. Oublie-t-on l'histoire de la marmite de Denis Papin?

Associé d'abord à MM. Bouton et Trépardoux, M. de Dion crée, en premier lieu, un générateur à grande surface de chauffe, « l'inconvénient majeur des automobiles à vapeur d'il y a dix ans consistant surtout en ce que la chaudière ne fournissait jamais assez de vapeur pour la consommation des cylindres ».

M. Serpollet, à son tour, apporta dans la construction des automobiles une participation importante. Au lieu de chauffer l'eau enfermée dans un récipient, on peut, grâce au système de M. Serpollet, chauffer un serpentin métallique de parois très résistantes et de tubage très étroit dans lequel on injecte, au moyen d'une pompe, de petites quantités d'eau à la fois, exactement les quantités qui lui sont utiles pour la conversion du liquide en vapeur, au fur et à mesure des besoins du cylindre[2]. L'inexplosibilité des chaudières Serpollet, ayant été reconnue officiellement, une décision ministérielle en autorisa la circulation dans Paris. Après ces importants travaux, on croyait close l'ère des découvertes automobiles. Mais les projets de MM. Panhard, Levassor et Daimler, exposés en 1889, l'invention des moteurs à gaz, dus à la construction d'ingénieurs allemands, assurèrent, en même temps que son perfectionnement, le colossal

1. Milandre et Bouquet.

2. Cette machine, construite en 1880, put prendre part à la course Paris-Bordeaux, organisée en 1895 et, malgré les perfectionnements des autres machines, être la seule qui put terminer le parcours.

succès futur de l'automobilisme. Un voyage, raconté par Serpollet et reproduit par les *Sports Modernes*, comparé aux épreuves des derniers records, fera comprendre quelle volonté, quel courage, quel tenace entêtement il a fallu aux inventeurs pour franchir les obstacles, pour soumettre les mauvais vouloirs des hommes et de la matière et parvenir à cette perfection qui fait honneur aux hardis pionniers : « Un jour de 1890, Serpollet, accompagné de son ami M. Archdeacon, se proposa de se rendre de Paris à Lyon, sur sa voiture à vapeur. « Je revois encore, dit-il lui-même, à l'instant du départ, sur le pavé royal de la rue de Cloÿs, en haut de Montmartre, le rudimentaire phaéton sur ses trois roues. C'était, à proprement parler, une caisse de voiture clouée sur un poêle. Du coke brûlait très vif dans ce poêle et portait au rouge blanc un serpentin d'acier qui grillait au centre. C'était là l'âme de la machine, le générateur à vaporisation instantanée... La sortie de Paris se fit sans mal. La voiture ferraillait, les chevaux se cabraient à l'entour... Dès l'entrée en banlieue, écrous, menues pièces, détails de carrosserie se dispersent sur la route, au fur et à mesure... A chaque village, je descends de voiture, je cherche une enclume et retirant mon vêtement je forge moi-même une remplaçante à la pièce en fuite... Puis on injecte un peu d'eau dans le serpentin et l'on repart à une vive allure... Tout à coup, au milieu d'une descente rapide, la tige qui manœuvre l'unique roue directrice se brise au ras du bâti! On serre les freins, mais on marche... Archdeacon et moi n'arrêtons pas pour si peu... Un serrurier est trouvé; une barre de direction est façonnée, énorme, incassable. On repart à une allure plus grande encore. La barre ne casse pas. Et cependant voici que nous sommes brusquement projetés en avant et que la voiture est arrêtée. Qu'y a-t-il encore qui entrave notre route? Un cerceau qui file sur le sol nous apprend que la roue directrice vient de nous quitter et de prendre de l'avance... Tant bien què mal nous raccommodons encore cette malencontreuse roue et repartons avec intrépidité... Cette fois c'est la porte du foyer qui se détache; un peu plus tard le cylindre lui-même menace de tomber... »

C'est ainsi que MM. Serpollet et Archdeacon, deux des plus vaillants promoteurs de l'industrie automobile, accomplirent, en 1890, le voyage de Paris à Dijon en l'espace de dix jours.

En dix ans les choses ont bien changé! Tant de courses ont été organisées! tant de concours! tant de perfection s'est introduite dans tout cela! tant de génie a été mis en action par les constructeurs

que le plus novice des apprentis « chauffeurs » rirait bien aujourd'hui de cette mésaventure de ses aînés.

Les automobiles actuelles, suivant la source d'énergie employée pour leur propulsion, peuvent être divisées en trois classes :

1° Automobiles à vapeur[1];
2° Automobiles à pétrole;
3° Automobiles électriques.

Les automobiles à pétrole se subdivisent elles-mêmes; mais il faut leur adjoindre une troisième catégorie : celle des « motocycles » qui tiennent le milieu entre le vélo ordinaire et la voiture légère (voire même des bicycles ou des tricycles pourvus de moteurs mécaniques).

Pour les voitures électriques, leur classification est plus simple et, comme elles n'ont exclusivement servi jusqu'ici qu'au transport d'un petit nombre de voyageurs, il importe de les placer au rang des voitures légères.

Les principaux parmi le scarrossiers parisiens, Jeantaud, Mühlbacher, Binder, Rothschild, Boulogne, Kellner, comprenant de quelle importance était pour eux le développement de la locomotion automobile, se sont associés aux constructeurs des maisons Panhard et Levassor, Peugeot, etc., et il en est résulté ces véhicules, sinon élégants, du moins rapides, solides et stables dont toutes nos routes de France commencent à se peupler.

BREAK DE DIETRICH, MOTEUR 9 CHEVAUX.

L'une des plus perfectionnées et des plus légères parmi les dernières inventées est certainement la voiture automobile à pétrole Rochet, d'un moteur de six chevaux. Toutefois, il faut, pour la

1. *Traite de la construction*, etc., publié sous la direction de Ch. Vigreux, par MM. Ch. Milandre et R. P. Bouquet : « Les voitures automobiles à pétrole se divisent elles-mêmes en deux catégories : (*a*) Les voitures légères ; (*b*) Les voitures lourdes. Par voitures légères on entend celles employées pour le transport d'un nombre restreint de voyageurs (1 à 8) ou de marchandises d'un poids inférieur à 1 000 kilogrammes. — Les voitures lourdes sont celles servant aux transports en commun ou à la traction des marchandises et fardeaux d'un poids supérieur à une tonne. »

conduire avec connaissance, avoir subi un apprentissage rigoureux qui permette de savoir parfaitement manier chacune des pièces du mécanisme sans être susceptible de commettre d'erreur[1]. « Une voiture automobile à pétrole, si elle est complète, se compose de très nombreuses pièces dont l'utilité ne se conteste pas, mais dont un bon conducteur d'automobile doit avoir la plus entière connaissance. La valeur d'une voiture provient à la fois de la valeur théorique de son système d'organes, moteur et transmission, du soin et de l'esprit pratique qui a été apporté à leur construction et beaucoup aussi de l'ordonnance de ces mêmes organes. La quantité inévitable de pièces qui composent une automobile implique de la part du conducteur une étude préalable très approfondie du rangement de ces pièces. » A ces premières conditions, que la pratique seule peut apprendre à connaître, viennent s'adjoindre quelques détails et conseils techniques que nul ne doit ignorer s'il rêve de conquérir les palmes du « chauffeur »[2].

VOITURE ÉLECTRIQUE ANGLAISE.

Depuis plusieurs années, des courses sont organisées. La première en date, qui mérite d'être signalée et où se rencontrèrent les machines du comte de Dion, de Serpollet et de Bollée père, eut lieu le 10 juin 1895, entre Paris et Bordeaux. M. et Mme Levas-

1. L. Baudry de Saunier,

2. *Idem :* « Le conducteur doit avoir sous les mains, ramassés dans le plus petit espace possible afin de ne pas être gêné, de ne pas gêner ses voyageurs et d'être dispensé de longs mouvements au cas d'une manœuvre rapide à effectuer : tous les leviers qui dirigent la voiture, qui débrayent ou embrayent, qui opèrent les changements de vitesse, qui commandent la marche arrière ou s'opposent au recul; le frein à main sur l'arbre qui porte le différentiel; la corne d'appel; les robinets de graissage qui envoient l'huile aux diverses parties du moteur; la commande du robinet qui règle la carburation; souvent enfin également un commutateur qui laisse passer ou coupe le courant électrique et produit ainsi la marche ou l'arrêt du moteur, une manette qui

sor, des contremaîtres et des chauffeurs des maisons Peugeot, Roger, Tenting, Lepape, etc., voire une voiture électrique se disputèrent les honneurs du prix. Cependant, après douze heures de délai, les contrôleurs placés à Paris apprennent, par télégramme, que M. Levassor, sur sa voiture à deux places, a déjà une heure et demie d'avance sur ses concurrents. Après vingt-quatre heures l'avance a gagné proportionnellement et le hardi conducteur a viré à Bordeaux, et déjà le voici de retour sur Paris. Ainsi après quarante-huit heures d'absence, M. Levassor reparaissait au point de départ, assurant de la sorte la prépondérance définitive du pétrole sur les autres moyens de traction rapide!

Aux plus réputés des cyclistes revint l'important honneur d'oser, — avant tous autres, — monter des automobiles. Dès les premiers succès du nouveau mode de locomotion, les plus intrépides amants de la bécane se rangèrent sous l'égide mieux cuirassée de l'automobile, et ne tardèrent pas à devenir, pour la plupart, d'excellents chauffeurs. Charron, jadis trois fois champion de France à bicyclette, Lamberjack, René de Knyff, Huillier, Meyan, Mouter, Voigt, Girardot, Giraud brillèrent parmi les plus intrépides promoteurs.

Les formes des anciens véhicules, adaptées au nouveau mode de locomotion, furent laissées au bon goût des carrossiers. Nous eûmes des phaétons, des chars à bancs, des dogs-cart, des charrettes anglaises, des wagonnettes, des breaks, des omnibus, des ducs, des coupés, des landaus, des landaulets, des cabs, des victorias, des vis-à-vis, voire des fourgons. Une nouvelle invention, la voiturette, vint augmenter encore cette collection. Il y eût les voiturettes automobiles à une place ou *motocycles;* les voiturettes à deux places ou tandems; enfin les voiturettes à trois places avec siège en avant pour deux personnes. La plupart de ces automobiles, actionnées par le pétrole, sont dues à l'habile construction de Panhard et Levassor, de Rochet, de Lefebvre, de Gautier-Wherlé, de Diétrich, de Cambier, d'Audibert et Lavirotte, de Lepape, de Popp, de Tenting, etc.

règle le moment précis de l'allumage électrique ; une enfin qui règle l'admission du mélange explosif en quantité plus ou moins grande dans le cylindre selon l'état de la route ou le travail exigé du moteur. Au pied le conducteur manœuvre encore une pédale de débrayage et d'embrayage ; et, par une autre, des freins puissants qui s'enroulent sur des tambours accolés aux roues motrices. » Voilà qui est, certes, un peu plus compliqué que de conduire « Cocotte » et qui répond plus à l'aptitude des mécaniciens qu'à celle des braves Colignons. Mais au siècle prochain, il n'y aura plus de « cocottes », et il faudra bien que les vieux Colignons, sous peine de périr de faim, apprennent à conduire les automobiles!

Toutefois les partisans d'automobiles à vapeur, loin de se laisser désarmer par les triomphes successifs du pétrole continuent à défendre leur système, le plus vieux et — disent-ils — le plus solide, contre tous les autres. De ce nombre est M. Serpollet dont le nom sympathique est revenu déjà plus d'une fois sous notre plume.

L'électricité, elle aussi, menace de s'imposer de plus en plus. Le jour où sera résolue la question des accumulateurs sur routes et où les voitures automobiles trouveront sur toutes les voies des points de repère où pouvoir se ravitailler de ce subtil combustible, la locomotion automobile électrique, jusqu'ici adoptée dans les villes, le sera aussi dans les campagnes.

Presque toutes les villes du Royaume-Uni et de l'Amérique du Nord[1] sont pourvues de ce genre de locomotion dont les qualités de vitesse, de stabilité et d'obéissance sont parfaites. Des ingénieurs et des chimistes, en combinant leurs efforts, ont été amenés à remédier à l'inconvénient des accumulateurs en y substituant une sorte de moteur électrique transportable[2]. La voiture automobile électrique a, sur les autres, le grand avantage d'être silencieuse (par l'absence de trépidation); d'être inodore (qualité bien précieuse qui manque aux automobiles à pétrole); d'être douce, en évitant le démarrage brutal, le heurt des engrenages, l'embarras des roues. De telles qualités pourront être appréciées l'année prochaine par les Français eux-mêmes, qui (ô rareté!) ne se seront point, cette fois, insurgés contre une idée de progrès. Nous avons parlé, en effet, dans notre précédent chapitre, du projet de fiacres électriques abandonné par la *Compagnie parisienne des voitures* à l'occasion de l'Exposition de 1900. Sans attendre cette date, la *Compagnie des tramways de Paris et de la Seine*, plus audacieuse, vient de faire établir, boulevard Malesherbes, une ligne de tramways électriques sur réseaux partant de la Madeleine, vers Neuilly, Levallois et Courbevoie.

Dans la célèbre course de Paris-Amsterdam-Paris (juillet 1898), la supériorité de la construction française, malgré les louables efforts des constructeurs anglais et allemands, se trouva triompher. A part les automobiles habituelles, le motocycle de Dion et la voiturette

1. Voir les *Sports Modernes*, p. 18 : Types de voitures électriques américaines.

2. Le moteur électrique n'est donc qu'une dynamo qu'on alimente par un courant électrique afin de lui faire accomplir un travail mécanique. Moteur idéal, certes, dont le silence, la propreté, la souplesse, sont les qualités fondamentales, des qualités qui constituent même pour lui une sorte de monopole. Moteur merveilleux, qui atteint presque la perfection, puisque son rendement monte jusqu'à 90 p. 100. L. Baudry de Saunier.

Decauville firent également merveille. A tel point que les Hollandais, surpris et charmés, sont devenus, depuis ce temps, des enthousiastes et des fidèles de notre jeune industrie!

Depuis, de nouvelles courses ont été tentées, de nouvelles épreuves, de nouveaux succès! De hardis excursionnistes, MM. de Crawhez, s'aventurèrent, au sud de l'Algérie, jusqu'à Aumale, et, malgré des pluies diluviennes, osèrent tous les prodiges.

BREAK COUVERT PANHARD ET LEVASSOR. MOTEUR PHÉNIX.

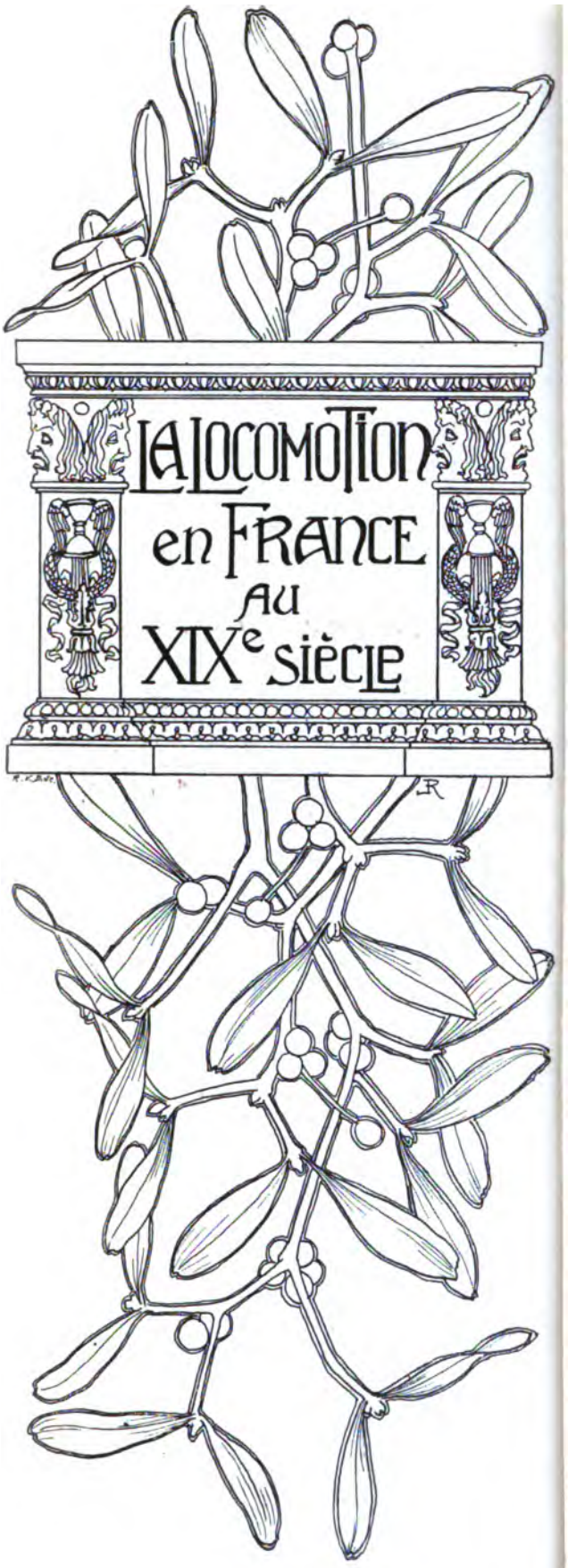
Peu de temps après, la mission scientifique et commerciale; Félix Dubois, avec une audace et une bonne humeur bien gauloises, se décidait à porter jusque chez les nègres le système le plus perfectionné de l'industrie automobile. La tentative réussit et chaque jour voit augmenter le nombre des explorateurs qui ne s'embarquent que munis de la précieuse machine. Que de peines évitées ainsi, que de fatigues, que de vies! Ah! si l'État-major français, au lieu de ses ineptes voitures Lefebvre, avait eu, pendant la guerre de Madagascar, une aussi précieuse ressource! Que de regrets épargnés, que de détresses évitées! combien de braves petits soldats conservés!

Leur emploi eût été d'autant plus facile que des expériences successives ont surabondamment prouvé l'aptitude des automobiles à l'ascension des côtes[1].

Encore quelques années, et le chemin de fer (celui que les cyclistes et les chauffeurs appellent le *Grand Frère*) trouvera dans sa cadette, la voiture automobile, une rivale sérieuse.

L'année dernière, le Parlement anglais, dans une de ses séances consacrées aux progrès de l'industrie, autorisa le nouveau système

1. Dans une de ces expériences « la voiture qui mit le temps le plus court à franchir la rude passe de 1782 mètres, montant de 6 en 10 p. 100, fut une voiture électrique de la construction de M. Jenatzy, montée par lui-même, qui parcourut cette distance en 3'52". » (BAUDRY DE SAUNIER.)


LA LOCOMOTION
en FRANCE
AU
XIXe SIÈCLE

Le premier
chemin de fer
PARISIEN

de locomotion automobile. La compagnie *London Steam omnibus* organisa un système de voitures publiques destiné à la locomotion intérieure de Londres. Ces omnibus sont plus rapides que les voitures à chevaux, le prix des places est meilleur marché; le peuple y trouve son compte et tout le monde est content. La même compagnie se propose d'établir un système de ces véhicules, avec un trajet répété deux fois par jour, de Londres à Brighton au prix incroyable de 10 centimes la place.

N'est-ce pas là, déjà, un acheminement vers cette locomotion gratuite qui sera le plus puissant moyen de civilisation future et qu'il serait glorieux pour des peuples démocratiques d'établir bientôt sur leurs réseaux. Le jour où une entente internationale permettra à chacun de se rendre sur tel territoire qui lui plaira sans avoir rien à débourser, alors sera résolu ce grand problème de décentralisation qui hante plusieurs esprits éminents, alors sera en partie éteint ce lamentable paupérisme des villes dont les causes principales sont justement la concurrence commerciale et l'agglomération ouvrière. La question sociale, pour laquelle tant de livres ont été écrits, pour laquelle se sont épuisés toute leur vie quelques admirables apôtres, trouvera là une solution facile, pacifique, rationnelle! Ce serait la conséquence naturelle de l'évolution commencée depuis tant de siècles et que la locomotion viendrait ainsi singulièrement hâter. — Mais où est-il le gouvernement, où est-elle la démocratie, où est-il le pouvoir intelligent et fort qui osera donner l'exemple, et qui, le premier, décrétera la gratuité des réseaux? Les compagnies elles-mêmes ne se rattraperaient-elles pas par les annonces, par les réclames de toutes sortes; les places de luxe ne seraient-elles pas, pour elles, une source de bénéfices! L'État enfin, qui gaspille tant de milliards au budget de la guerre, trouverait là un excellent prétexte à diminuer ses armements et à reporter sur le

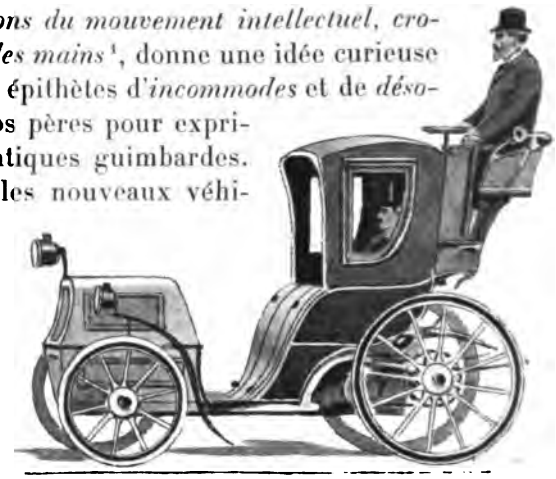
VOITURE AUTOMOBILE
CHAR A BANCS POUVANT CONTENIR NEUF PERSONNES.
(FABRICATION ANGLAISE.)

service des travaux publics un précieux argent, qui, de la sorte, profiterait davantage aux contribuables et à lui-même.

Les récentes expositions internationales, tant à Paris, à Anvers qu'à Chicago, ont ouvert à la locomotion rétrospective et contemporaine de vastes sections, sinon des palais spéciaux comme il en exista en 1893, sur les bords du lac Michigan.

Le Temps, ce vieux marcheur intrépide, qui pourrait être symbolisé aujourd'hui, sous l'effigie d'un gentleman affairé et positif, monocyclant sans trêve sur le cadran des heures, ou bicyclant sur le disque des pièces de cent sous, le Temps qui semble avoir gagné de valeur et de vitesse depuis que la lutte pour la vie devenue plus âpre donne à chacun le sentiment de son souverain pouvoir, ce terrible Temps mythologique dont la faux n'est plus qu'un rasoir menaçant, a eu vite fait de reléguer dans le magasin des accessoires du passé les antiques diligences de nos précurseurs, les berlines, les carrosses, les cabriolets et tous les autres instruments de torture que nos pères insoucieux et ironiques nommaient déjà avec esprit des *incommodes* ou des *désobligeantes*.

Une lithographie publiée vers 1840 et intitulée : *Le Passé, le Présent et l'Avenir. Légères indications du mouvement intellectuel, croquées à la vapeur sans le secours des mains*[1], donne une idée curieuse du scepticisme de nos aïeux. Les épithètes d'*incommodes* et de *désobligeantes* ne suffisaient pas à nos pères pour exprimer leur mépris vis-à-vis des antiques guimbardes. Encore leur fallait-il ridiculiser les nouveaux véhicules à vapeur, chemins de fer, tenders, convois et locomotives. « ... De quoi, des chevaux, des tilburys, des diligences, du plus souvent qu'il y en aura encore dans deux ans, vous êtes fièrement simple si vous croyez celle-là!... Mais vous ne savez donc pas que grâce au génie des découvertes et de l'industrie tout se fera à la vapeur et que nos enfants, en naissant dans un mois quelconque, auront 25 ans la première année!... On ira dans les quatre



CAB ÉLECTRIQUE JEANTAND.

1. Voir au Musée Carnavalet.

parties du monde en ballon et l'on en reviendra par terre!!!... Vous ne sauriez croire tout ce que l'avenir réserve à nos neveux et à nous-mêmes?... Et je vous dirai, en confidence, que le ministère, qui pense à tout, vient d'inventer un moyen de faire éclore des armées de *terre* et de *mer!* C'est encore par la vapeur et ça se couvera comme des œufs... — Ah!... ah!... »

VOITURE DE COURSE DE DIÉTRICH.

Sauf les *armées de terre et de mer*, le côté humoristique de cette légende s'applique parfaitement à l'insatiable esprit de progrès et d'amélioration qui anime depuis soixante ans les constructeurs de tout ordre.

Inlassables, d'une bonne humeur et d'un zèle infatigables, les sportsmen de tout ordre, faisant la nique aux vains systèmes comme aux jeunes chimères, avancent vers l'inconnu chantant à tue-tête :

Ronflant, chauffant, cornant, roulant,
Rois de la route et de la rue,
Nous voici donc au jour de l'an
Ronflant, chauffant, cornant, roulant!
Fiers de l'étape parcourue,
Marquons ce jour d'un caillou blanc,
Ronflant, chauffant, cornant, roulant,
Rois de la route et de la rue...

Frères, laissons rager l'ancien
Dont tout progrès fouette la bile,
Chauffons toujours, nous verrons bien
Frères, laissons rager l'ancien,
Place au cocher mécanicien!
Place au sapin automobile!
Frères laissons rager l'ancien.
Dont tout progrès fouette la bile!

Chauffons toujours, chauffons encor!
Filons vers l'horizon magique!
Chauffons toujours, chauffons encor!
Et puisse enfin gagner de l'or
La boucherie hippophagique!
Chauffons toujours, chauffons encor!
Filons vers l'horizon magique[1]...

1. G. Davin de Champclos. *Bonne année aux chauffeurs!* chanson dédiée au baron de Zuylen.

Affolés, les automédons et leurs vieux coursiers plient l'échine sous la menace; la poussière des temps, peu à peu, les ensevelit sous son voile épais et il ne restera plus d'eux qu'un souvenir d'ancien cauchemar.

Les locomotives et les wagons que viennent chaque jour modifier de nouveaux changements disparaissent devant de nouveaux modèles. C'est à la vue des différents types inventés de 1814 à 1894, — et combien nombreux sont-ils! — que l'on conçoit la véritable philosophie du progrès qui, en toute chose, n'est jamais que relatif. Hier c'étaient les ballons, les chemins de fer, le télégraphe, le téléphone, le phonographe, le cinématographe, etc., etc. Aujourd'hui, ce sont les automobiles... Demain ce sera, outre l'aéroplane, le chemin de fer électrique!... Plus tard, plus tard enfin, vers l'an 2000, ce sera la découverte du mouvement perpétuel... le secret de la gravitation universelle trouvé... l'inconnu sondé... le ciel à tous, la mer à chacun, la terre toute connue, l'espace vaincu, Dieu forcé!...

Ce qui ôte à ces prévisions toute valeur d'hypothèse, et, pour ainsi dire, en fait des réalités, c'est l'imperfection même de nos plus admirables et de nos plus riches découvertes! Rien de ce que nous avons trouvé n'est définitif... Le XIXe siècle n'aura été, comme nous-mêmes, qu'un initiateur, un tâtonnier en toutes choses, un chercheur fiévreux, un semeur d'idées et de progrès dont le XXe siècle, plus positif, plus scientifique, plus pondéré, moins idéaliste et sentimental, réalisera sans doute les rêves.

FIACRE ÉLECTRIQUE
DE LA Cie DES PETITES VOITURES
DIT LANDAULET.

Les hommes du XXe siècle ne comprendront rien à nos angoisses, à nos complexités, à nos inquiétudes, à nos mesquineries, à notre chauvinisme intempérant, à nos religions sectaires, à nos guerres civiles et internationales : en dépit des documents que nous nous sommes plu à accumuler à leur intention, ils ne pénétreront pas notre psychologie, nos états d'âme; ils sentiront le ridicule de regarder en arrière, et mépriseront nos livres, nos monuments, notre art, nos tentatives vers le Beau; ils auront de nous une idée assez pauvre de bonnes gens un peu falots, faisant montre de scrupules

VOITURETTE AUTOMOBILE DECAUVILLE

et d'honnêtetés invraisemblables; nous serons en un mot, à leurs yeux, quelque chose d'analogue à ce que les pères de 1830 sont aux nôtres, des bourgeois mesquins, façon du père *Poirier*, d'un esprit méticuleux, vaniteux et borné, des rêveurs d'utopies, ne comprenant rien à l'action instantanée.

VOITURE DE COURSE DE J. LEMAITRE.

Car, d'ici soixante années, toutes les conditions sociales se seront transformées, tant par le bouleversement des progrès imminents, que par l'égoïsme individuel qui triomphera avec excès. Les nations, ayant rejeté les préjugés sanglants du patriotisme et du militarisme, ne seront plus que des maisons de commerce n'exaltant et ne sentant l'idée de nationalité que comme marque de fabrique ou comme nuance de dialecte.

Pour ne considérer que l'horizon déjà lisible et précis de la locomotion prochaine dans ses transformations à la veille de s'accomplir, il nous est permis, en nous basant sur des probabilités, d'établir, sans prétendre en préciser scientifiquement les détails, le tableau de la vie de voyage ou de transport par terre, par eau et par air, d'ici quelque trente ou quarante années.

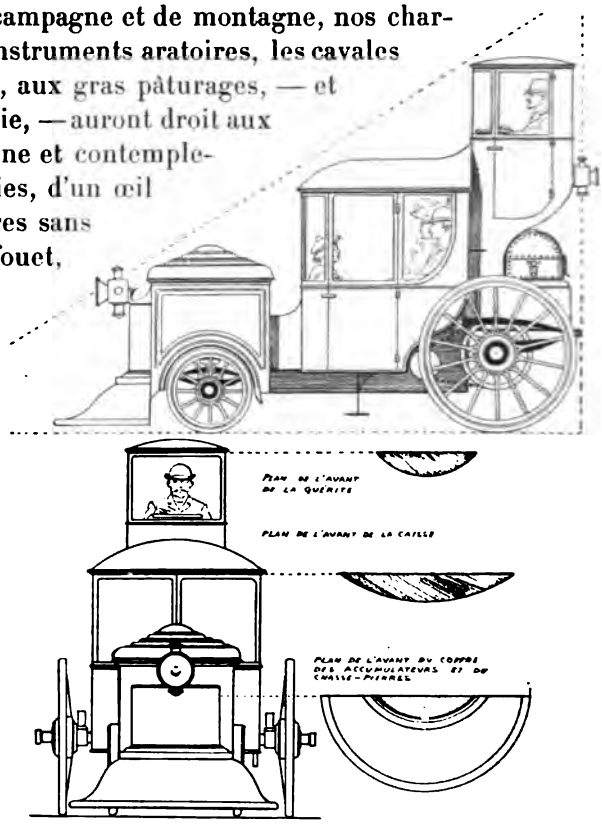
C'est un innocent plaisir que de spéculer sur l'avenir en essayant d'évoquer les conditions d'être et de se mouvoir de nos successeurs. Ce jeu ne saurait que divertir et faire penser le lecteur en éveillant sa pensée et en l'intéressant au futur; beaucoup d'aimables esprits se sont employés à scruter les mystères des progrès que les hommes imagineront plus tard; quelques-uns de ces contemplateurs de la pénombre, comme Sébastien Mercier, ont prophétisé avec plus de fantaisie et d'humour que d'à-propos; d'autres, comme Charles Cros, comme Jules Verne, ont côtoyé la vérité et ont vu juste; certains, comme Villiers de l'Isle-Adam, en voulant faire de la satire, ont donné des prédictions fort réalisables; à notre tour, nous tâcherons, dans cette partielle tentative, de demeurer, sans trop de méthode ou de sérieux, en une note moyenne qui suggère le *Qui*

VOITURE DE LUXE GAMBIER.
(STYLE LOUIS XV.)

sait? ou le *Peut-être*, état vague et indéfini que des écrivains de ce temps, ennemis jurés de l'affirmation, ont nommé le *Renanisme*.

Tandis que le cheval-vapeur (laissons aux John Grand-Carteret et aux Robida du temps, le soin de l'affubler des plus pittoresques appendices) se développera à l'avant de toutes les voitures publiques ou privées, et que fonctionneront les chaudières, les bielles, les condensateurs et tous les nouveaux propulseurs susceptibles d'être adoptés pour nos diligences de campagne et de montagne, nos charrettes, tombereaux, fardiers et instruments aratoires, les cavales enfin rendues à l'indépendance, aux gras pâturages, — et ajoutons peut-être à l'hippophagie, — auront droit aux mêmes loisirs que l'espèce bovine et contempleront, à travers barrières ou haies, d'un œil inconscient et vague, les voitures sans attelage, sans brancards, et sans fouet, qui, à peines mugissantes et enfumées, défileront sur les routes où jadis elles meurtrissaient leurs sabots.

Nous n'entendrons plus, sur les chemins, le rythme si agréable des trots et des galops, les joyeux hennissements déchirant l'air, les clairs grelots, ni le souffle oppressé des percherons aux dures montées; seuls de lourds cahotements de roues, des halètements de machines, des bruits de sirènes avertisseuses troubleront la paix des champs.



L'AUTOMOBILE DE DEMAIN.
MODÈLE DE VOYAGE IMAGINÉ PAR EUGÈNE COURBOIN.

Tous ces véhicules ne seront point sans caractère et prêteront encore à la physiologie. On remarquera la large voiture de promenade ou *family-car*, propre à tous usages et surtout aux repas en plein air, car la chaudière, utilisée comme cuisinière bourgeoise pendant les arrêts favorables sous l'ombrage, facilitera la confection des succulents ragoûts, des petits pâtés chauds et du café brûlant. Le médecin de campagne adoptera une *pétroleuse* confortable, munie de coffres à médicaments,

avec chauffeur tempéré, permettant de maintenir à une bonne température les tisanes sudorifiques, les potions antiseptiques et les injecteurs et vaporisateurs prophylactiques.

La châtelaine possédera une *baladeuse* en osier, à trois roues, tout au plus large comme un vaste fauteuil indien, qu'elle conduira seule dans les sous-bois et même sur les venelles les plus étroites. On verra également les *Arachnéennes* électriques dont les deux roues principales, légères et finement tissées de menus fils de laiton, auront un diamètre dépassant en élévation le dôme même de la capote, tandis que la roue directrice, plus solide, sera réduite de deux tiers afin d'assurer les évolutions des tournants. Les *Arachnéennes* seront des voitures de voyage et de grande vitesse. Elles atteindront de 20 à 35 kilomètres à l'heure. Les commis voyageurs rouleront dans des *magasinières*, aux couleurs très voyantes s'ouvrant sur les côtés comme des armoires normandes, et exposant sous vitrine les amorces de la coquetterie rustique ou les conserves alimentaires de toutes marques; les nounous se rendront à la promenade dans des voiturettes leur permettant de prendre place aux côtés de leur poupon; les crémières, les marchandes de journaux, les boulangères, les sergents de ville déambuleront au gré de légères automobiles, au milieu de l'immense affluence des fiacres à vapeur, des tramways électriques, des métropolitains et des tandems à pétrole; il n'y aura pas jusqu'au peintre lui-même dont l'atelier transportable ne pourra se rendre en présence des paysages les plus beaux dans le délai le plus court. Les animaux des ménageries eux-mêmes ne circuleront plus sur les routes qu'au gré des forts moteurs dont les accumulateurs, les jours de gala, serviront à l'éclairage et à la parade. Quant aux morts et aux culs-de-jatte, il est entendu que le mécanisme perfectionné de leurs véhicules leur permettra de se rendre plus directement vers le cimetière ou vers la mendicité. Beaucoup enfin exploiteront le genre voiture-réclame et conduiront d'étranges pièces de carrosserie en forme de bouteilles, de pots, de brocs, de futailles, selon les spécialités qu'ils représenteront[1]; — tous les systèmes de chauffage se verront.

1. Voir John Grand-Carteret. *La Voiture de Demain*, le chapitre VIII, entièrement consacré à l'*Automobilisme et la caricature contemporaine*, avec des reproductions de croquis originaux, caricatures et reproductions de Gustave Giranne, du *Monde illustré*, de la *Comédie politique*, du *Progrès illustré*, de la *Chronique amusante*, du *Charivari*, de l'*Auto-Cycle illustré*, de l'*Illustration*, du *Journal*, de l'*Univers illustré*, de la *Silhouette*, de l'*Auto-Vélo*, des *Fliegende-Blätter*, des *Lustige-Blätter*, du *Scraps* et du *Punch* de Londres, de *The Graphic*, de l'*Humoristike-Listy* de Prague, de l'*Uomo di Pietra* de Milan, du *World* et du *Judge* de New-York, etc., etc.

La voiture deviendra un luxe intéressé, une enseigne, une démonstration, une affiche...

L'imagination savante de M. Thomas Alva Edison s'est efforcée de percer de ses lumières ces épaisses ténèbres de l'avenir incertain.

Un ami du célèbre inventeur américain, M. G. P. Lathrop, dans une sorte de roman scientifico-fantaisiste, *Dans l'abîme du temps*[1], nous narre l'histoire d'un homme qui se réveille après un sommeil de plusieurs siècles, à la façon de l'*Homme à l'oreille cassée;* « mais au lieu, nous dit M. Teodor de Wyzewa, de se réveiller dans notre temps, c'est au contraire de nos jours qu'il s'endort; et à son réveil, il se trouve en plein XXIIIe siècle, à un moment où le progrès humain, ayant achevé son œuvre, jouit enfin d'un bonheur parfait. Et tout le roman est consacré à nous exprimer cet état idéal de l'humanité future, que nous a décrit déjà, notamment, le socialiste américain Edward Bellamy, dans *Looking Blackwards*. »

Au milieu des embellissements et des perfectionnements de tout ordre, le héros du livre nous apprend notamment que, dans ce monde futur, « il n'y aura plus de grandes villes, l'univers entier étant uniformément pourvu de tramways, de chemins de fer, de téléphones et d'usines pour qu'on n'ait pas besoin de s'entasser dans des endroits déterminés. »

Les moyens de communication terrestres, aériens et nautiques abondent dans l'œuvre de M. Lathrop. A chacun d'eux, on reconnaît l'inventif génie d'Edison. A part les correspondances signalétiques entre les planètes au moyen de disques lumineux, un système de ballons-express permettra aux plus intrépides voyageurs de se transporter dans Mars ou dans Saturne de la façon la plus ingénieuse : « Le ballon sera, d'ailleurs, un mode de locomotion des plus employés. Il y aura, le long des routes, des ballons-marcheurs, qui courront à 30 pieds au-dessus du sol, en s'appuyant sur deux véritables jambes en aluminium. Quant aux machines volantes, l'air en sera tout rempli : elles remplaceront ou plutôt doubleront avantageusement bateaux et chemins de fer. La poste se fera d'une façon automatique : nos lettres voyageront, par voie d'air, d'un bureau à l'autre. Le cyclisme deviendra électrique : chevaux et voitures disparaîtront définitivement; les piétons ne peuvent manquer de disparaître aussi, chacun ayant à sa disposition vingt autres modes de locomotion plus commodes et plus rapides que la marche; la rue,

1. Publié dans l'*English Illustrated Magazine*.

VOITURETTE BOLLÉE A DEUX PLACES

enfin, appartiendra au cycle pleinement et absolument. Quant aux trains, M. Edison prévoit le moment où ils n'auront plus besoin de s'arrêter, les voyageurs sauteront à terre quand il leur plaira; il y suffira de « disposer des coussins à ressorts le long de la voie[1] » (*sic*).

Ailleurs, M. George Parsons Lathrop nous annonce que les routes sur lesquelles glisseront ces féeriques automobiles et ces fantastiques trains seront pavées de caoutchouc durci qui en faciliteront

DIFFÉRENTS TYPES DE VOITURES ÉLECTRIQUES AMÉRICAINES.

l'usage. Des sources d'électricité, à tous les hôtels de chaque station faciliteront le chargement des accumulateurs. Quant aux chevaux, devenus des objets de curiosité paléontologique, ils ne serviront plus même à alimenter l'appétit des parieurs de courses et des gens de turf; de solides Pégases de métal à roulettes, emplis de combustible, se disputeront seuls l'honneur du poteau[2].

Edison, poussant la manie jusqu'à la substitution du mouvement mécanique au mouvement animal, en arrive à prédire l'abolition totale de l'esclavage chevalin. La question sociale et l'important problème de décentralisation que nous signalions tout à l'heure à la bienveillance des compagnies de traction électrique à vapeur et à pétrole, trouve à chaque instant, avec Edison, un agent puissamment utile dans l'aérostation. « Pour les promenades quotidiennes, dit l'écrivain de l'*English Illustrated Magazine*, il n'y aura pas de véhicule plus commode que le ballon d'agrément. Ce sera une sorte de

1. T. DE WYZEWA. *Les Rêves de M. Edison.*
2. La même idée perce déjà dans une caricature autrichienne de 1847, parue dans le *Theaterzeitung*, intitulée *les Courses en 1947*. Bizarre rencontre !

petite voiture à voiles, dont la caisse contiendra tout juste assez de gaz pour que l'appareil ne s'élève jamais à plus de 10 mètres de hauteur. Une petite machine électrique donnera l'impulsion à une paire de jambes en aluminium de 10 mètres de long, articulées comme celles d'un oiseau de très grande taille, qui imiteront les mouvements du trot ou de la machine et transporteront le ballon avec une vitesse d'environ 25 kilomètres à l'heure[1]... » Heureux temps que celui où l'homme ne connaîtra plus l'effort manuel, où le geste, réduit à d'infinitésimales proportions, n'aura plus qu'à s'esquisser à peine pour faire mouvoir d'énormes forces! Heureux temps que celui où le prolétariat, supprimé par la machine, ne s'étalera plus dans le luxe des sociétés futures comme une plaie hideuse sur l'orgueil d'un beau corps! Mais, hélas! comme il est lointain!... Comme il apparaît dans du vague et dans la nuit ce rêve des jours pacifiques, surtout comme il demeure incompatible avec les instincts destructeurs d'une race dont tout le génie se résume à la construction merveilleuse de très parfaites et très sanglantes machines de guerre[2].

Qu'importe! acceptons ce rêve de Bellamy, d'Edison et de George Parsons Lathrop, et, pour un instant rapide, les yeux mi-fermés, évoquons le lointain avenir :

Dans ce temps, les rues des villes de Paris, de Londres, de Vienne, de Berlin ou de Bruxelles ne ressembleront plus à la calme cohue des temps modernes; le spectacle y sera des plus pittoresques à l'œil du flâneur : dans la grande coulée vivante des avenues, défilant pressés les uns derrière les autres, au milieu de l'assourdissante clameur des trompes d'avertissement, les *cabs* de la *Nouvelle Compagnie électrique*, à l'avant cintré et blindé, aux roues caoutchoutées, s'emboîteront dans un long ruban ascendant et descendant, entremêlés parfois de lourds fardiers ou de camions à vapeur chargés jusqu'à la hauteur d'un premier étage, avec la grue mécanique prête à décharger la marchandise sur le trottoir. Un monde électrique, scientifique et bizarre, un monde de fer, de fils, de courroies, de roues et de dynamos, enchevêtré de toute part aux angles et aux toits des maisons, permettra le continuel ravitaillement de très nombreux

1. Labadie-Lagrave. *La Civilisation en 2200*. article paru dans le *Figaro* du 29 mars 1899.

2. Un ingénieur anglais vient d'imaginer une automobile de guerre, sorte d'engin cuirassé, armé de canon Hotchkiss qui affecte la forme des fers à repasser des tailleurs; ces automobiles de guerre serviraient à la défense des côtes, et permettraient de repousser facilement l'ennemi.

ballons. — Telle sera la notation de l'observateur de demain, et si quelque pasticheur des *Lettres persanes* s'avise alors de quintessencier son opinion sur l'état des choses, il écrira :

« Il souffle un vent de désespérance et d'ennui sur cette civilisation qui se hâte de vivre et qui semble ne plus vouloir arrêter le progrès de son insatiable locomotion; le mouvement perpétuel n'est plus un vain mot, mais l'art de stopper, de flâner, de songer, est désormais perdu; on roule l'existence à toute vitesse, sans y ramasser le bonheur ou plutôt y cueillir la fleur de gaîté. De même qu'au pays des *Morticoles* le drapeau moderne pourrait être un pavillon de deuil illustré d'attributs macabres; les vivants se dépêchent, les morts vont plus vite encore... »

Il est, en effet, hors de doute, avec la continuelle progression que suivent les êtres et les choses, que les progrès humains ne soient, dans une centaine d'années, à peu près définitifs. La terre, avant que la génération naissante ne soit octogénaire, sera couverte d'un réseau de voies ferrées, comparable au filet en lacis de cordes qui enveloppe un ballon; les océans seront sillonnés de bâtiments dominateurs qui subjugueront les flots, et le problème de la navigation aérienne pourra, il est hors de doute, se trouver en partie résolu. Les peuples, selon Hugo, auront fouillé les flancs de la nuit, et opéré, au profit de tous, une immense extraction de clarté. Avec son génie clairvoyant et divinateur, le Maître, pour qui aucun mystère n'était caché, avait, dans un élan magnifique de poésie, écrit :

« Le mystère consent à se laisser regarder; au moment où nous sommes, une gestation auguste est visible dans les flancs de la civilisation. L'Europe y germe; un peuple, qui sera la France sublimée, est en train d'éclore; l'ovaire profond du progrès fécondé porte sous cette forme, dès à présent distincte, l'Avenir. Cette nation qui sera, palpite dans l'Europe actuelle, comme l'être ailé dans la larve reptile; au prochain siècle, elle déploiera ses deux ailes faites l'une de liberté, l'autre de volonté. »

Admirable apostrophe! C'est notre rêve à nous aussi d'assister à la grandiose transformation de notre pays. Puisse-t-il s'éveiller de son apathie et de sa routine. Puissent ceux qui subissent aujourd'hui l'étroit esclavage républicain, comme hier ils ont subi l'esclavage aristocratique, se libérer des milliers d'entraves, de préjugés et de dogmes qui emprisonnent leur énergie et leur force d'initiative et, pour la plus grande gloire de l'humanité, travailler sans trêve à ce perfectionnement de la planète où aspirent toutes les nobles intelligences.

Dans ce livre, nous avons suivi rigoureusement les étapes de la civilisation ; nous avons montré que les véhicules ne se sont perfectionnés qu'à mesure que les siècles ont succédé aux siècles, avec une lente et savante sagesse.

Aujourd'hui, nous pensons que la civilisation universelle peut beaucoup par l'industrie locomobile ; nous pensons que les chemins de fer, les bateaux et les ballons sont appelés à être les plus puissants agents de la fusion des races, des travaux, des pays et des pensées. Nous pensons que la terre, l'air et l'eau, une fois sillonnés de toutes parts par les indomptables forces de l'électricité, de la vapeur et aussi par ces puissantes machines mues par nombre d'autres forces que nous ignorons encore, n'auront plus pour l'homme aucune de ces terribles révoltes qui appellent la destruction et la mort.

Par son côté social et scientifique, par son ordonnance chronologique et son développement général, ce livre offre un miroir aussi fidèle que possible de toutes les transformations apportées par le temps.

A côté de l'enseignement du passé et de la leçon du présent se trouve une brève vision de l'avenir.

Ce sera donc, nous le voulons espérer, un document précieux pour le chercheur, le savant et l'artiste, en quête de tous les phénomènes qui accompagnent les successives phases de notre évolution.

HANSOM ÉLECTRIQUE AMÉRICAIN.

CHAPITRES

ET DIVISIONS PRINCIPALES DE CE LIVRE

Pages.

PRÉFACE. — **Propos Avant-Coureurs.** — *Quelques documents accumulateurs de ce Livre. — Essai bibliographique et iconographique.* . . . . I à XX

CHAPITRE PREMIER. — **La Locomotion dans l'Antiquité.** . . . . .

Origine de la locomotion. — La Chine. 1
L'Égypte. — Judée. — Perse. — Assyrie. — Inde. 4
La Grèce. 9
Rome. 15
Carthage. — Les Scythes. — Les Barbares. 24

CHAPITRE SECOND. — **De la Locomotion à travers l'Univers** (*Hier et Aujourd'hui*). 30

Chine. 31
Japon. 34
Le Pôle Arctique. — La Sibérie. 35
Russie 37
Byzance. 38
Turquie 41
Syrie. 42
Inde 44
Europe : Angleterre. 48
Allemagne. 50
Italie. — Espagne. 52
Amérique. 55

Pages.

CHAPITRE TROISIÈME. — **France : la Locomotion publique, privée et royale. — Transports en commun au moyen âge, pendant la Renaissance et jusques à Henri IV. — La Chevalerie, la Cavalerie et l'Artillerie** 57

Les Routes et les Voies de communication. 57
La Cavalerie, la Chevalerie, l'Artillerie. 63
La Locomotion jusques à Henri IV 71
Les premiers Carrosses. 79

CHAPITRE QUATRIÈME. — **Carrosses. — Entrées solennelles. — Fêtes de gala. — Cérémonies funèbres, religieuses et militaires. — Cavalcades. — Carrousels. — Coches**. 82

Messageries royales. — Origine des Carrosses Louis XIII. — Les Cérémonies. 87
Louis XIV. — Cérémonies funèbres et militaires. — Réjouissances de Versailles. — Cortèges. — Carrousels 96
Les Comédies. — La Locomotion publique. — Les Carrosses à cinq sols. 102
Les Vinaigrettes. — Berlines. — Chaises de poste. 109

CHAPITRE CINQUIÈME. — **XVIIIe siècle : Les Chaises à porteurs. — Les Carrosses sous Louis XV. — Les premières diligences. — La Locomotion sous la Révolution, etc.** 111

Messageries. — Routes. 118
Carrosses. — Cabriolets. — Berlines. — Diligences. — Malles-poste, etc. — La Locomotion sous Louis XV, Louis XVI et la Révolution. 125
Cabriolets. — Chaises. — Calèches. — Turgottines. — Brouettes et Whiskis. 131
L'équitation. — La Carrosserie. 137

CHAPITRE SIXIÈME. — **La Locomotion depuis la Révolution. — Diligences. — Malles-poste. — Coches. — Omnibus. — Berlines. — Landaus. — Coupés, etc** 141

La Diligence. — Les Chaises de poste. 142
Les derniers Carrosses. — Cérémonies. 148
Locomotion privée. 150
Les premiers Omnibus. — Les Fiacres. 165

CHAPITRE SEPTIÈME. — **Les Chemins de fer**. 177

Emploi de la vapeur. — Origine du mouvement de rotation. — Les premières locomotives. 177
Construction des voies. — Systèmes divers. — Installation des rails. — Types de locomotives. 184

Pages.

Le Wagon. — les Gares. 191
Trains. — Accidents. — Signaux. — Le Métropolitain. 200
Emploi de l'eau et de l'air comprimé; encore le Métropolitain. — Le tunnel sous la Manche. 203

CHAPITRE HUITIÈME. — **Tramways. — Automobiles. — Cycles**. . . 205
Importance de la Locomotion parisienne. 205
Les Tramways. 209
Les Vélocipèdes. 218
L'Automobilisme. 225

CHAPITRE NEUVIÈME. — **La Locomotion à côté**. 233
Les Comédiens nomades. — Le Chariot de Thespis. — Les Saltimbanques. 235
Les Chars funèbres. — Corbillards. — Les Voitures de noce. 239
La Tapissière 242
Les Voitures dans une ville, le matin. 243
La Fête des Fleurs. — Le Grand-Prix. — La Mi-Carême. 246
Ascenseurs. — Escaliers mouvants. — Échelles, etc. — Les Grues . . 251

CHAPITRE DIXIÈME. — **La Locomotion au XXe siècle**. 255
Les Progrès de l'Automobilisme. 255

ILLUSTRATIONS HORS TEXTE

Compositions originales d'EUGÈNE COURBOIN, en forme de triptyques aquarellés
Volets décoratifs de LÉON RUDNICKI
Aquarelles au patron exécutées par SAUDÉ

---

1. — La Locomotion en France au moyen age. — *Entrée d'Isabeau de Bavière à Paris, Porte Saint-Denis.*
2. — Char public. — Premières Diligences, xve siècle. — *Voiture en commun au moyen âge.*
3. — La Locomotion au xvie siècle. — *Première apparition de la voiture vis-à-vis suspendue par des courroies.*
4. — Le Carrosse d'Henri IV. — *Assassinat du Roy par Ravaillac.*
5. — La Locomotion au xviie siècle. — *Voyage de Marie de Médicis aux Pays-Bas.*
6. — La Locomotion en France au xviie siècle. — *La Litière de voyage de Vauban.*
7. — Les grands Carrosses du xviie siècle. — *Louis XIV sur le Champ de Bataille des Dunes.*
8. — Premières Voitures publiques a Paris au xviie siècle. — *Les Carrosses à cinq sols.*
9. — La Locomotion privée au xviiie siècle. — *La Chaise à porteurs.*
10. — La Locomotion en France au xviiie siècle. — *Carriole de voyage sous Louis XV.*
11. — La Locomotion publique au xviiie siècle. — *Le Coche de Paris à Versailles.*
12. — La Locomotion en France au xviiie siècle. — *Voiture privée dite Whiski (Louis XV).*
13. — La Locomotion en France sous le Directoire. — *Les Ancêtres de la Bicyclette : les Célérifères.*
14. — La Locomotion militaire. — Premier Empire. — *Caissons de munitions. Fourgons à vivre.*
15. — La Locomotion sous la Restauration. — *La Diligence* (1825). *La Montée.*
16. — La Locomotion a Paris au xixe siècle. — *La Célestine, calèche de gala,* 1830.
17. — La Locomotion a Paris en 1830. — *Les Premiers omnibus, " Écossaises et Dames Blanches ".*
18. — La Locomotion a Paris en 1835. — *Le Cabriolet de place et le Coucou.*
19. — La Locomotion en France en 1840. — *Un Relais de poste.*
20. — La Locomotion au xixe siècle. — *Le premier Chemin de fer de Paris à Saint-Germain.*

REPRODUCTIONS DE GRAVURES ANCIENNES

1. — Chars Romains. — *D'après Piranèse (une grande feuille double).*

2. — Char du Moyen Age. — *D'après un manuscrit de la Bibliothèque de la Sorbonne.*

3. — Le Carrosse de Louis XIV sur le Pont-Neuf. — *D'après Van der Meulen.*

4. — Arrivée de Marie-Antoinette a l'Hôtel de Ville, 21 janvier 1782. — *D'après Moreau le Jeune.*

5. — La Vinaigrette, ancienne Chaise a porteurs montée sur roues. — *D'après Debucourt, par Eugène Courboin.*

6. — Le Départ des Remplacés. — Voiture légère de voyage sous le Directoire. — *D'après une estampe satirique.*

7. — Voiture de poste anglaise au début du XIXe siècle. — *Par Eugène Courboin.*

8. — Promenade en " Sociable ". — Voiture vis-a-vis a la mode en Angleterre de 1800 a 1820. — *Dessin d'Eugène Courboin.*

9. — Le Mail " Télégraphe de Cambridge ". — Vers 1828. — *D'après une gravure anglaise en couleurs de Geo. Hunt sur une peinture de J. Pollard.*

10. — La première Locomotive anglaise " The Rocket " (La Fusée). — *Construite par George Stephenson en 1830. — D'après une gravure anglaise.*

11. — Le Cocher de Mail-Post en 1832. — *D'après une estampe anglaise de Alken.*

12. — Le Conducteur de Diligences anglaises en 1832. — *D'après une estampe de Alken.*

13. — Le Premier Train de Chemin de fer anglais. — De Manchester a Liverpool en 1833. — *Grand Panorama sur quatre lignes, montrant les* Premières Classes, *les wagons de seconde classe, avec voyageurs en plein air, les wagons de marchandises et wagons de bétail. — D'après une suite de gravures de Hugues sur dessins de J. Shaw, publiée à Londres en janvier 1833.*

14. — Le Chauffeur-Mécanicien en 1852. — *D'après une estampe anglaise de Alken.*

15. — Le Conducteur de Chemin de fer a Londres en 1852. — *D'après une estampe de Alken.*

16. — Les Voitures pour Longchamps en 1841. — *D'après Eugène Forey.*

17. — Voiturette automobile Decauville. — *Dessin d'Eugène Courboin.*

18. — Voiturette Bollée a deux places. — *D'après un cliché de photographie instantanée.*

ACHEVÉ D'IMPRIMER
ce
Quinze Novembre
1899
SUR LES PRESSES DE L'IMPRIMERIE
CHAMEROT & RENOUARD
A PARIS

DUE SEP 27 '45

...locomotion à travers l'histoire
Cabot Science
006813690
3 2044 092 007 491